الدكتور
محمود صالح منسي
رس التاريخ الحديث بجامعة الأزهر

مشروع قناة السويس
بين اتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس

دراسة وثائقية للجهود الفنية والدبلوماسية
من أجل شق طريق مائى فى برزخ السويس
حتى سنة ١٨٥٦

دار الاتحاد العربي للطباعة

لصاحبها : محمد عبد الرازق

١٩ كنيسة الأرمن ش الجيش

تليفون : ٩٣٤٠٩٨

بسم الله الرحمن الرحيم

وفاء وتقدير

الزمان : عام ١٩٤٦ .

المكان : المدرج الكبير بمبنى قسم التاريخ بكلية آداب القاهرة .

ففي هذا المكان جلسنا نحن طلبة السنة الثانية (قسم التاريخ) لتلقى محاضرة فى تاريخ أوروبا الحديث ، ودخل الأستاذ الدكتور المحاضر ، مهيباً فى ردائه الجامعى ، وأنصتنا إليه باهتمام ، وبعد المحاضرة الأولى ، أحسست — كما أحس الزملاء من الطلبة — أننا أمام أستاذ عملاق ، جمع إلى جانب غزارة المادة عمق الفكرة وإصالة الرأى وبراعة التحليل ، أكاديمى الطابع لا يقنع بالسطحية فى بحثه ، وإنما يغوص فى الأعماق ، أعماق المادة العلمية التاريخية ، ليخرج للقارىء أو السامع بالجوهر الغالى الثمين من الأفكار .

ومنذ ئذ تعلقت به ، واخترت أن يكون لى شرف التتلمذ وطلب العلم عليه ، ذلك هو المرحوم **الاستاذ الدكتور محمد فؤاد شكرى** أستاذ التاريخ الحديث بكلية الآداب بجامعة القاهرة .

وتعلقاً بالأستاذ المعلم اخترت التاريخ الحديث ميداناً لبحوثى ومقالاتى أثناء دراستى فى كلية الآداب ، ففى ذلك العام (١٩٤٦) أعددت مقالا عن « النفوذ الأسبانى فى البحر المتوسط فى القرن السادس عشر » نال إعجابه ورضاه ، وكم أحسست بالفخر وأنا أقرأ عبارات التقدير التى خطها بيده فى نهاية المقال ، وكأنما تآلفت روحانا ، فصار ما أكتبه يلقى منه الإعجاب ، ولا عجب ، فإننى كنت أحاول أن أتبع خطاه ؛ وصار ما يقوله يلقى منى — كما يلقى من بقية تلامذته — كل تقدير .

وغاب عنا فى العام التالى فافتقدناه ، ولكنه عاد إلينا ونحن فى السنة الرابعة عام (١٩٤٧/١٩٤٨) ليلقى علينا محاضراته فى تاريخ مصر الحديث وتاريخ أوروبا فى القرن التاسع عشر ، فكان كما عودنا من قبل ، وازددت به تعلقاً ، وحاولت أن

أنهل من علمه الغزير بقدر ما أستطيع ، واخترت بحثى فى تاريخ أوروبا الحديث ، فكان عن « المسألة الشرقية فى النصف الأول من القرن التاسع عشر » وقد أحسسنا بقدره ومكانته عندما غادرنا — فى منتصف العام تقريباً — لينضم إلى هيئة تحرير ليبيا مستشاراً لهـا أثناء مناقشة القضية الليبية فى هيئة الأمم المتحدة ، فقد ترك بيننا فراغا لم يسده أحد .

ولذلك صح عزمى على اختيار التاريخ الحديث ميداناً لتخصصى فى دراساتى العليا تحت إشرافه ، حتى ألازمه ، وما أن آب من رحلته ومهمته مع هيئة تحرير ليبيا حتى جلست إليه أتلقى عنه ، والحق أنه كان أستاذاً معلماً بكل معنى الكلمة يوجه تلامذته بالرأى السديد والعلم الواسع والخبرة الأصيلة ، فكنت أحس دائماً أنى أتعلم منه أشياء كثيرة وأساسية ، ولا يمكن أن ننسى تلك الجلسات العلمية التى يحضرها لفيف من تلامذته والمشتغلين بالدراسات التاريخية ، يلتقون حوله بعد ظهر كل يوم خميس ، ويرحب بهم فى منزله ، وتدور خلال الجلسة — التى كانت تمتد عدة ساعات — مناقشات علمية رزينة عميقة ، ويدلى كل من الحاضرين بدلوه ، ويعرض فكره ورأيه فى حرية ، والأستاذ المعلم يدير المناقشة ، ويضيف من علمه ما يفتح الآفاق أمام الباحثين ، ولقد كانت جلسات ممتعة ، كنا ننتظرها طوال الأسبوع بشغف .

* * *

وتتجلى إصالته العلمية أثناء التفكير فى اختيار موضوع لرسالة الماجستير ، فقد لفت نظرى إلى اختيار موضوع عن قناة السويس ، وكان هذا فى عام ١٩٥٢ ، ولم يكن قرار تأميم شركة قناة السويس قد أثار الكتاب والمؤلفين بعد لتناول موضوع القناة بسيل من المؤلفات ، فالقناة كانت لها أهميتها وأثرها العميق على الأحداث التى مرت بمصر منذ بداية القرن التاسع عشر ، حتى وهى لا تزال حلماً يطوف بخيال البعض ، ومشروعاً على الورق لم يخرج إلى حيز التنفيذ ، فأشار الأستاذ الدكتور محمد فؤاد شكرى إلى أنه رغم البحوث العديدة التى ظهرت وتناولت موضوع قناة السويس فإن هناك جوانب من الموضوع لا تزال مجهولة لم يرتدها

أحد من الكتاب ولم يحاول أحد من الباحثين أن يسلط عليها الأضواء ، ومن هذه الجوانب التى لفت الأستاذ المعلم نظرى إليها موضوع صلة جماعة السان سيمونيين بمشروع القناة وجهودهم من أجل تنفيذه ، وحقيقة علاقاتهم بفردينان دى لسبس ولذلك استقر الرأى بينى وبينه على أن يكون موضوع بحثى لنيل درجة الماجستير فى التاريخ الحديث : « **امتياز حفر قناة السويس فى عهد سعيد . وصلة ذلك بأعمال السان سيمونيين وجهود فردينان دى لسبس لشق طريق مائى فى برزخ السويس** » وهو البحث الذى أنشره اليوم .

وسرت الهوينا فى إعداد البحث حتى يكون طابعه متفقاً مع طابع الأستاذ المشرف وهو الطابع الذى سعيت إلى التطبع به ، وفى أثناء اشتغالى فى البحث صدر قرار تأميم شركة قناة السويس فى السادس والعشرين من يوليو ١٩٥٦ ؛ فزاد ذلك من أهمية الموضوع، وإن كان بحثى لا يتناول جانباً براقاً كتلك الجوانب التى تناولتها المؤلفات والبحوث التى صدرت عن قناة السويس عقب عام ١٩٥٦ .

وتتجلى إصالته ــ رحمه الله ــ وطابعه العلمى فى عدم الموافقة على طبع البحث بسبب تعذر الاطلاع على الوثائق التاريخية المتصلة بالموضوع والموجودة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة لأسباب خارجة عن إرادتى ، على الرغم من أننى كنت قد أطلعت على كثير من المصادر الأصلية مثل كتابات المعاصرين ممن شاركوا بدرجات متفاوتة فى أحداث الفترة موضع البحث ، وبتوجيهه أمكننى الحصول على بعض الأوراق الأمريكية من دار الوثائق القومية بواشنطون ، كما استطعت الحصول على بعض الوثائق من دار المحفوظات النمساوية بفينا، وهذه وتلك تحوى الكثير من المادة العلمية الجديدة عن الموضوع .

وأخيراً زالت العوائق التى حالت بينى وبين وثائق دار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، وبذلك أصبح فى استطاعتى إتمام البحث ليخرج بالصورة التى كان يريدها أستاذى ، وتمكنت من إنجاز البحث فى عام ١٩٦٠ ، كان لى ــ رحمه الله ــ خلال هذه الفترة نعم المرشد الهادى ، الذى يضىء لى الطريق ، ويأخذ بيدى وسط أمواج البحث العلمى العاتية .

وبعد أن اعتمد البحث وشرعت فى طبعه أخذ المرض ينال منه ، فانتهيت من طبع البحث وانتظرت أن ينعم الله عليه بالشفاء ، وعلى الرغم من أن فترة مرضه طالت فقد آثرت الانتظار ولو طال ، فما كنت لأتصور أن تنعقد لجنة علمية لمناقشة البحث الذى أعددته تحت إشرافه دون أن يكون ممثلا فيها ، وهو الأستاذ المعلم ، وما كانت نفسى لتطاوعنى على قبول فكرة كهذه ، وعندما طال الانتظار وجدت من حولى من الزملاء والأصدقاء يلحون على من أجل تقديم البحث للمناقشة إرضاء له هو فما كان يحب أن يضار أحد بسببه ، وذهبت — والدموع فى عينى — إليه وهو فى فراش المرض لكى يكتب بصلاحية البحث للمناقشة متمنياً لى التوفيق .

*
**

ولم يكن من المعقول أن يناقش بحث تاريخى عن قناة السويس دون أن تضم لجنة المناقشة عالما جليلا آخر هو **الأستاذ الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى** ، فهو أستاذ غزير المادة متمكن منها ، يتميز هو الآخر ببحوثه الأكاديمية الأصيلة ، وكانت له — فى ذلك الوقت — بحوث ودراسات رصينة فى موضوع قناة السويس بالذات ، ولذلك فقد اشترك فى لجنة المناقشة مع المرحوم الأستاذ محمد شفيق غربال ، والأستاذ الدكتور محمد أنيس الذى ناب عن الأستاذ الدكتور محمد فؤاد شكرى .

وكان يوم الثالث من يوليو ١٩٦١ — وهو يوم مناقشة رسالتى للماجستير — أول لقاء بينى وبين الأستاذ الدكتور عبدالعزيز الشناوى ، وهو لقاء استمر منذئذ على الخير وفى الخير ، ولسوف يدوم بإذن الله ، فمن ناحية أعجب بالبحث والمجهود الذى بذل فيه والجديد الذى تضمنه ، ومن ناحيتى اكتشفت — فى أثناء المناقشة — جوانب فيه شدتنى إليه ، وأخذت صلتى العلمية به تزداد وثوقا ورسوخا ، وكأنما أراد الله سبحانه وتعالى أن يعوضنى به عن أستاذى الأول الدكتور محمد فؤاد شكرى ، فكان أن أخذ الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى بيدى فى بقية الطريق الذى بدأته مع الأستاذ الدكتور فؤاد شكرى ، وكان لى شرف وحظ التتلمذ على

على يديه ، فأشرف بأكاديميته وأصالته على رسالتي عن . « الشرق العربي إبان الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ — ١٩٢٠) » التي حصلت بها عام ١٩٦٩ على درجة الدكتوراه في التاريخ الحديث من جامعة الأزهر ، وهي الجامعة العريقةالتي تشرفت بالحصول على الدكتوراه منها ثم بالتدريس فيها ، ولا زلت حتى الآن أتتلمذ عليه ، فطالب العلم سيظل تلميذا أبد الدهر ، ينهل من معينه الذي لاينضب ، أحظى بتوجيه الأستاذ وإرشاداته السديدة ، وعطفه ورعايته ، في أبوة حانية ، وإنني لأرجو الله أن يسبغ عليه نعمة الصحة ويمده بروح من عنده ، ويبقيه ذخرا للبحث التاريخي الخلاق ، حتى ننتفع وينتفع العالم العربي والعالم الإسلامي بعلمه الغزير وإخلاصه ودأبه ، فهو عالم جليل ، عاكف في محراب العلم بما فيه من إرهاق وعنت .

وإنني إذ أسأل المولى الكريم أن ينزل شآبيب رحمته على روح أستاذي الأول المرحوم الدكتور محمد فؤاد شكري ، فإنني أسأله سبحانه أن يطيل لنا في حياة أستاذي الدكتور عبد العزيز الشناوي ويمتعه بالصحة وينفعنا بعلمه ، إنه سميع مجيب ؟

دكتور

محمود حسن صالح منسي

جامعة الأزهر

القاهرة في الرابع عشر من ذي القعدة ١٣٩٠ هـ
الثاني عشر من يناير ١٩٧١ م

مقـــدمة

تعددت البحوث التى تناولت مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر بقناة ملاحية ، ولما كان (فرديناند دى لسبس) هو الشخص الذى قدر له أن يقود المشروع إلى نهايته بنجاح فقد صار المشروع لا يقترن إلا باسمه ، وقصرت معظم الدراسات اهتمامها على بحث المشروع منذ ظهور (دى لسبس) على مسرحه وسلطت الأضواء عليه وحده وحظى دون غيره بكل العناية والتقدير .

ولذلك فقد شعرت وأنا أبحث فى تاريخ قناة السويس أنه يجب ألا ننسى - فى غمرة نجاح (دى لسبس) - أعمال أولئك الذين سبقوه وبذلوا من أجل مشروع توصيل البحرين جهودا لا سبيل إلى نكرانها وبخاصة جماعة السان سيمونيين الذين جاهدوا من أجل تنفيذ المشروع سنوات طويلة سواء فى النواحى الفنية الهندسية أم فى النواحى السياسية خصوصا وقد اختلفت الآراء حول حقيقة العلاقات التى قامت بين (دى لسبس) والسان سيمونيين ، فذهب البعض إلى حد القول بأن (دى لسبس) عندما جاء إلى مصر إنما كان موفدا من قبل السان سيمونيين للحصول على امتياز حفر القناة باسمهم بينما أنكر (دى لسبس) قيام أى علاقات بينه وبينهم .

ومن ثم فقد نشأت لدى فكرة بحث جهود السان سيمونيين من أجل توصيل البحرين المتوسط والأحمر . ولما كان هؤلاء أصحاب مذهب اشتراكى معروف فقد صار من الضرورى البحث فيما إذا كان مشروع توصيل البحرين يرتبط لديهم بالمبادىء التى آمنوا بها والآراء التى اعتنقوها سواء أكانت اقتصادية أم اجتماعية أم سياسية ، ثم البحث عن الأسباب التى أدت إلى إخفاقهم فى تنفيذ المشروع .

وقد أوضح الفصل الأول نشأة جماعة السان سيمونيين فى فرنسا أثناء الربع الأول من القرن التاسع عشر والمبادىء الاشتراكية التى آمنوا وبشروا بها فى فرنسا سواء فى عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) أم فى عهد خليفته الأب

(بروسبير انفانتان) ثم تعرض البحث فى هذا الفصل أيضاً لعلاقة مشروع قناة السويس بالمبادئ السانسيمونية ، وكيف أنهم بالدعوة إلىهذا المشروع ومحاولة تنفيذه إنما كانوا يحاولون تحقيق أفكارهم ومبادئهم .

وقد أعد السان سيمونيون أنفسهم للقيام بمهمة تنفيذ المشروع وبحثوه من جميع نواحيه السياسية والفنية ، ثم ولوا وجوههم شطر مصر عام١٨٣٣ للشروع فى تنفيذه ، وقد تعرض الفصل الثانى لاستعدادات السان سيمونيين هذه ثم رحلتهم إلى مصر .

ثم تناول الفصل الثالث نشاط السان سيمونيين فى مصر فى المجالات الاخرى بعد أن صار من الصعب عليهم إقناع محمد على بتنفيذ مشروع القناة ، وأوضح البحث الجهود التى بذلها كثير منأعضاء الجماعة السانسيمونية فى كثير من المجالات فى مصر وخاصة فى المجال التعليمى حتى بعد عودة زعيمهم (انفانتان) وبعض أتباعه إلى فرنسا فى نهاية عام ١٨٣٦ .

وتناول الفصل الرابع الجهود التى قام بها آخرون — غير السان سيمونيين من أجل تنفيذ مشروع القناة سواء فى المجال الفنى مثل المهندس الفرنسى (لينان دى بلفون) الذى كان فى خدمة الحكومة المصرية أم فى المجال السياسى مثل جمعية ليبزج التى تكونت بألمانيا عام ١٨٤٥ ، وهى جميعا جهود كان لها أثرها وأفاد منها السان سيمونيون عندما تابعوا نشاطهم وجهودهم من أجل المشروع مرة أخرى حاولوا فيها تفادى أخطاءهم فى المرة الاولى ، ويتجلى نشاط السان سيمونيين فى المرحلة الثانية فى إنشاء جمعية دراسات قناة السويس ونشاطها الفنى الذى اضطلعت به مجموعاتها الهندسية الثلاث ، والمشروعات المختلفة لتوصيلالبحرين التى وضعها بعض أعضاء جمعية الدراسات لتوصيل البحرين المتوسط والاحمر بشكل أو بآخر ، وهذا ما تناوله الفصل الخامس .

ولما كانت هذه الجهود العظيمة التى بذلتها جمعية دراسات قناة السويس لم تنته بالنجاح فى تنفيذ المشروع فقد كان لا بد من تخصيص الفصل السادس لدراسة الأسباب التى أدت إلى فشل الجمعية سواء اكانت اسباباً ترجع إلى السان سيمونيين

أنفسهم أم إلى الدول الأوروبية وبخاصة انجلتره والنمسا ، أم إلى موقف الحكومة العثمانية ، أم إلى سياسة ولاة مصر مثل محمد على وابنه عباس الأول ، مع توضيح أنه على الرغم من هذا الفشل فقد استمرت مساعى السان سيمونيين من أجل تنفيذ المشروع ، تلك المساعى التى استمرت إلى أن ظهر (دى لسبس) على مسرح المشروع .

ومن القضايا الهامة التى حاول البحث أن يدلى فيها برأى حاسم مستنداً إلى مصادر أصلية لا يرقى إليها الشك قضية العلاقة بين السان سيمونيين و (فردينان دى لسبس) وهل جاء إلى مصر حقاً موفداً من قبل جمعية الدراسات التى كونها السان سيمونيون ليحصل على امتياز حفر القناة باسم الجمعية ، أم لم تقم أية صلة بينه وبينهم كما يقول (دى لسبس) ؟ وقد استلزم هذا دراسة جهود (دى لسبس) وعلاقته بالمشروع قبل أن يجئ إلى مصر عام ١٨٥٤ وذلك لكشف ما تخلل هذه الجهود من علاقات بينه وبين السان سيمونيين .

ومن أجل إزاحة الستار عن حقيقة العلاقات بين (دى لسبس) والسان سيمونيين، والوصول إلى رأى قاطع تدعمه الأسانيد التاريخية الدامغة واستخلاص الحقائق الثابتة كان لابد من الاعتماد على أدلة متعددة منها مكاتبات أعضاء جمعية الدراسات ، ومن بينهم شخصيات كانت موضع احترام (دى لسبس) وتقديره ، وظلوا على علاقات طيبة به حتى بعد انشقاقه عن جمعية الدراسات ، ومنها مراسلات (دى لسبس) نفسه التى تضمنتها مؤلفاته ، وقد تناول الفصل السابع من الدراسة هذه الأدلة جميعا ، مع الإشارة إلى مظاهر انشقاق (دى لسبس) عن جميعة الدراسات والدوافع الحقيقية وراء هذا الانشقاق .

وإذ استأثر (دى لسبس) بالمشروع مستعيناً فى ذلك بعلاقاته الشخصية بوالى مصر (محمد سعيد) فقد اهتم البحث بعد ذلك بجهود (دى لسبس) من أجل تنفيذ المشروع ، منوهاً من حين لآخر بما كان يبذله السان سيمونيون من جهود تأييداً لمساعى (دى لسبس) وتلك فى ذاتها كانت حقيقة تؤكد علاقاتهم الوثيقة به، فتناول الفصل الثامن الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر ١٨٥٤) بالتحليل ، ثم مساعى (دى لسبس) فى الآستانة من أجل الحصول على موافقة حكومة الباب العالى على الامتياز (الفصل التاسع) ، ثم مساعى (دى لسبس) فى انجلتره للقضاء على المعارضة الشديدة التى كانت تبديها الحكومة الإنجليزية للمشروع حفاظاً على مصالحها

فى الهند على وجه الخصوص (الفصل العاشر) ، وكذلك الجهود الفنية التى بذلت من أجل الاستقرار على مشروع محدد لتوصيل البحرين ويتمثل ذلك فى جهود اللجنة الدولية (الفصل الحادىعشر) ، ثم صدور الامتياز الثانى (٥يناير١٨٥٦) ومناقشة أهم النقائص التى شابته وهى مسألة العمال المصريين ، والتنازل عن أراض مصرية ، ومسألة الحياد (الفصل الثانى عشر) .

وإذا كان (دى لسبس) قد نجح فى تنفيذ المشروع فقد كان من أهم أسباب نجاحه تأييد والى مصر (محمد سعيد) له وللمشروع فقد منح (دى لسبس) كثيرا من الامتيازات والتسهيلات التى لولاها لأخفق (دى لسبس) فى السويس مثلما أخفق بعد ذلك فى بناما . وقد علل الكثيرون الامتيازات السخية التى منحها (سعيد) (لدى لسبس) بتلك الصداقة الوطيدة التى كانت تربط بينهما فحسب ، ولما كان هذا السبب لايكفى وحده لكى يعهد حاكم دولة إلى أحد الأفراد لتنفيذ مثل هذا المشروع الضخم الخطير فقد عنى البحث فى الفصل الثالث عشر والأخير بجلاء الأسباب الحقيقية التى تكمن وراء هذا التأييد .

ولما كان الهدف من هذا البحث تحرى الحقائق لرسم صورة صادقة للجهود التى بذلت سواء من جانب السان سيمونيين أم من جانب (فردينان دى لسبس) حتى عام ١٨٥٦ من أجل توصيل البحرين المتوسط والأحمر فقد كان لابد من الرجوع إلى المصادر الأصلية حتى يكون عرض الوقائع وتفسيرها سليما صحيحا ، ولذلك فقد اعتمد البحث على الوثائق التركية والإنجليزية الموجودة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، وإلى جانب ذلك فقد أمكن الحصول على عدد غير قليل من الوثائق النمسوية مصورة (بالميكروفيلم) من دار المحفوظات النمسوية بفيينا .

Haus, Hof und Staat archiv Vienne

وقد كان لهذه الوثائق أهميتها حيث أن النمسا كانت فى طليعة الدول المهتمة بالقناة بين البحرين ؛ كما أن الشعبة النمسوية فى جمعية دراسات قناة السويس التى أسسها السان سيمونيون فى أواخر عام ١٨٤٦ كانت أنشط شعب الجمعية فى بحوث القناة وكان رئيسها (نجريللى) هو الوحيد من أعضاء الجمعية الذى تابع جهوده مع (دى لسبس)، ثم إن هذه الوثائق كانت الوحيدة التىأمكن الحصول عليها قبل إعادة فتح دار الوثائق التاريخية بالقاهرة فى أواخر عام ١٩٥٨ .

وإلى جانب ذلك فقد تبين لنا أثناء البحث أن للوثائق الأمريكية أه
فى جلاء بعض عناصر الموضوع وخاصة ما يتصل بحقيقة الدوافع التى شج
(سعيد باشا) على تأييد (دى لسبس) ومشروع القناة ذلك التأييد المطلق و
تعذر علينا الحصول على الأوراق الأمريكية الخاصة بمشروع القناة ضمن مجمو
الوثائق التاريخية بالقاهرة فقد حصلنا ـــ بطريق الشراء ـــ على هذه الأو
مصوره (بالميكروفيلم) من دار الوثائق القومية بواشنطون وقد لقينا من المسئو
فيها كل تشجيع .

وإلى جانب هده الوثائق غير المطبوعة اعتمد البحث على ما كتبه المعاصر
وخاصة أولئك الذين شاركوا ـــ بدرجات متفاوتة ـــ فى بحث المشروع وتنفيذ
وعاصروا أحداثه خلال الفترة موضع البحث وبخاصة (لينان دى بلفو
و (نجريللى) و (رت) بالإضافة إلى رسائل وآراء زعماء جماعة السان سيمو
التى نشرت فى مؤلفهم المعروف أعمال سان سيمون وانفانتان . علاوة
ما نشره (دالمنى D'allemagne) فى مؤلفه عن السان سيمونيين من أوراقهم المحفو
بمكتبة الترسانة Arsenal بباريس والتى عهد اليه بتنظيمها منذ عين بهذه المك
عام ۱۸۸۷ .

ولا يسعنى إلا أن أشيد بالمعونة التى لقيتها أثناء البحث من المسئولين فى د
المحفوظات النمسوية بفينا ، ودار الوثائق القومية بواشنطون ، كما أنوه بالمعو
الصادقة التى لقيتها من العاملين بدار الوثائق القومية بالقاهرة وفى مقدمتهم المرحو
الأستاذ محمد عبد الفتاح موسى ، وكذلك من مكتبة الجمعية الجغرافية المصر
وخاصة السيد جان كاتا فاجو ، فانا مدين لهم جميعا بالفضل جزاهم الله عنى كل خير

والله ولى التوفيق ؟

القاهرة فى { الرابع عشر من ذى القعدة سنة ۱۳۹۰ هـ
الحادى عشر من يناير سنة ۱۹۷۱ م }

دكتور محمود صالح منسى
جامعة الأزهر

فهرس الموضوعات

صفحة

صفحة

فهرس الخرائط والرسوم :

الفصل الأول

مشروع القناة فى تفكير السان سيمونيين

السان سيمونيون :

كان تنفيذ مشروع قناة السويس ثمرة جهود متتابعة فى عهود مختلفة ساهم فيها كثيرون منهم السان سيمونيون الذين يحتلون — فى تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر — مكانة مرموقة بفضل جهودهم التى بذلوها من أجل تنفيذ هذا المشروع .

والسان سيمونيون هم أصحاب المذهب الاشتراكى الذى نشأ فى فرنسا خلال الربع الأول من القرن التاسع عشر على يد (الكونت هنرى دى سان سيمون)[1].

وكان (سان سيمون) قد سافر فى شبابه إلى أمريكا فى عام ١٧٧٨ فساهم فى حرب الاستقلال الأمريكية ، وهناك تشبع بالمبادىء الجمهورية ، وبعد انتهاء حرب الاستقلال غادر الولايات المتحدة وأخذ يطوف ببعض أقطار أمريكا الجنوبية ، فمر بالمكسيك فى عام ١٧٨٤ — وكانت إذ ذاك تابعة لأسبانيا - وفى أثناء وجوده بالمكسيك عرض (سان سيمون) على حاكمها فكرة حفر قناة (انبارتيدو INPARTIDO) لتصل ما بين المحيطين الأطلسى والهادى ، لكن هذه الفكرة لم تصادف حماساً أو تشجيعاً من حاكم المكسيك فغادر (سان سيمون) البلاد عائداً إلى فرنسا فوصلها فى أواخر عام ١٧٨٤ [2] دون أن يقدر لمشروع قناة المكسيك أن ينفذ . واستمر (سان سيمون) فى الخدمة العسكرية حتى عام ١٧٨٥ حين تركها، ثم سافر فى عام ١٧٨٧ إلى أسبانيا حيث تقدم - بالاشتراك

---

(١) ولد . . . . Claude Henri de Rouvroy de Saint Simon (١٧٦٠-١٨٢٥) فى باريس فى ١٧ أكتوبر عام ١٧٦٠ ودخل فى خدمة الجيش الفرنسى منذ عام ١٧٧٧

(٢) D' Allemagne, R. : Les Saint Simoniens, p. 6.
دكتور محمد طلعت عيسى : أتباع سان سيمون ص ٥٦

مع الكونت (دى كاباروس De Cabarrus) مدير بنك (سان شارل St. Charles) بفرنسا — باقتراح إلى الحكومة الأسبانية لشق قناة تصل مدريد بالبحر المتوسط ، وقدما للحكومة الأسبانية خطة لتمويل المشروع وتوفير الأيدى العاملة اللازمة لتنفيذه ، لكن الحكومة الأسبانيه لم تنشأ أن تنفذ المشروع فعاد (سان سيمون) إلى فرنسا فى عام ١٧٨٩ حيث كانت قد اندلعت بها نيران الثورة الفرنسية الكبرى ، ولم يشأ (سان سيمون) أن يساهم فى أحداثها سواء مع أنصار الثورة أو مع المتمسكين بالنظام القديم فاعتزل فى مقاطعة (بيرون Peronne التى كانت تنتمى إليها أسرته (١) .

وفى بلدة (فلافى Flavy) بمقاطعة (بيرون) انتخب الفلاحون (سان سيمون) فى ٧ فبراير عام ١٧٩٠ رئيساً للجنة التى وكل بها اختيار أعضاء المجلس البلدى ، وفى خطبة له فى أعضاء هذه اللجنه أعلن (سان سيمون) أن الناس جميعاً سواسية، ورغبة فى تأكيد هذا القول ، وحتى لا يدخل فى روع بقية أعضاء اللجنة أنه يتميز عنهم بلقب (كونت) الذى ورثه عن أجداده ، أعلن (سان سيمون) تنازله عن اللقب واعتزازه بأن يكون مواطناً فحسب (٢) .

وفى أثناء اعتزال (سان سيمون) فى مقاطعة (بيرون) أخذ يفكر فى أحسن الوسائل التى يمكن أن تؤدى إلى النهوض بالإنسان والمجتمع الإنسانى كله . وفى ذلك الوقت أيضاً اتصل (سان سيمون) بسفير بروسيا فى لندن ويدعى(دى ردرن De Redern) — وكانا قد التقيا قبل ذلك فى أسبانيا — وقد أدى هذا الاتصال إلى إثارة شكوك اليعاقبة نحو (سان سيمون) فوضعوه فى قائمة المشبوهين ، واعتقل لمدة أحد عشر شهراً فى سجن (سان بلاجى Saint pelagie — ثم فى سجن (لوكسمبورج) ولم يفرج عنه إلا بعد سقوط (روبسبيير) فى يوليو سنة ١٧٩٤ (٣) .

---

(١) D' Allemagne, ... p. 6.

(٢) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. I, p. 15 ;
D' Allemagne, p 6.

(٣) D' Allemagne, p. 7.

واستمر (سان سيمون) يوالى تفكيره فى إعادة تنظيم المجتمع ، وأصبح يعتقد أنه يقع عليه عبء هذا العمل الذى كان - فى رأيه - لا يتحقق إلا بوسيلتين هما العلم والصناعة ، ولذلك وثق (سان سيمون) صلته بكثير من الشخصيات العلمية والفنية والأدبية فى ذلك الوقت، وأصبح مسكنه فى شارع (فيفيين Vivienne) ملتقى كثير من رجال العلم ، كما تعرف بكثير من أساتذة مدرسة (الهندسة العليا Politechnique) وبعض أساتذة مدرسة الطب . وبعد صلح (اميان Amiens) فى مارس ١٨٠٢ سافر (سان سيمون) إلى انجلتره للتعرف على النشاط العلمى فيها ، كما طاف بألمانيا وسويسرا ، ولما شح لديه المال اضطر أن يشتغل ناسخاً وكان دخله من هذا العمل لا يكفيه . ولما كان فى حاجة إلى المال حتى يعمل على نشر المعارف العلمية فقد قبل ما عرضه عليه أحد أصدقائه ويدعى (ديار Diard) ، فعاش فى كنفه ، واستطاع أن يؤلف بعض الكتب أحدها بعنوان « مقدمة الأعمال العلمية فى القرن التاسع عشر»[1] . ولما توفى (ديار) فى عام ١٨١٠ عاد (سان سيمون) إلى فقره وبؤسه فصار لا يستطيع أن ينشر من مؤلفاته سوى بضع عشرات من النسخ الخطية يبعث بها إلى معارفه مقرونة بطلب العون والمساعدة، وفى أبريل عام ١٨١٥ حصل (سان سيمون) على وظيفة مساعد أمين فى مكتبة (الترسانة Arsenal) إلا أنه لم يستمر فيها سوى شهور قلائل .

وفى عام ١٨١٦ استطاع (سان سيمون) أن يقنع بعض أصدقائه ومعارفه بالمساهمة فى إصدار صحيفة شهرية باسم الصناعة L'Industrie) لنشر البحوث العلمية المتصلة بتقدم الصناعة، إلا أن هذه الصحيفة لم تلبث أن توقفت عن الصدور منذ عام ١٨١٨ لأن معظم المساهمين تخلوا عن مساعدة (سان سيمون) لعدم موافقتهم على ما كان ينشر فى هذه الصحيفة من آراء [2] .

وفى عام ١٨١٩ أصدر (سان سيمون) صحيفة السياسة La Politique)

---

(١) Introduction aux Travaux Scientifiques au XIXe Siècle
وقد ظهر هذا الكتاب فى جزءين فى عامى ١٨٠٧ و ١٨٠٨

(٢) D'Allemagne, R. Les Saint Simoniens, p. 10

بمعونة صديقه الفيلسوف والعالم الرياضى الفرنسى (أوجست كونت Auguste Comte) (١) .

ولقد شرح (سان سيمون) آراءه فى التصنيع فى كتاب بعنوان (المنظم L'Organisateur) وكان فى عدة أجزاء ، ظهر الجزء الأول منها فى نوفمبر عام ١٨١٩ ، ولم يحل سوى نقص المال لديه دون الاستمرار فى إصداره بعد مارس عام ١٨٢٠ . ولما ضاقت به السبل أقدم على محاولة التخلص من حياته فأطلق الرصاص على نفسه لكنه نجا بعد أن فقد إحدى عينيه (٢) .

واستطاع (سان سيمون) — بمعونة بعض أصدقائه أن يصدر عدداً من المطبوعات خلال عامى ١٨٢٣ و ١٨٢٤ ، وكان آخر ما كتبه هو (المسيحية الجديدة Le Nouveau Christianisme) الذى ظهر فى أبريل عام ١٨٢٥ وفيه أوجز (سان سيمون) الرسالة التى يجب أن يضطلع « القرن التاسع عشر » بالقيام بها ألا وهى تحسين أحوال الطبقة العاملة أكثر الطبقات عدداً وأشدها بؤساً .

وسقط (سان سيمون) فريسة المرض وتوفى فى ١٩ مايو عام ١٨٢٥ ، ولما كان معروفاً عنه قبل وفاته أنه يريد إصدار صحيفة جديدة باسم (المنتج Le Producteur) فقد أخذ أتباعه على عاتقهم تحقيق أمنية زعيمهم الأول فى إصدار هذه الجريدة .

° ° °

ويعتبر (سان سيمون) مؤسس الاشتراكية الفرنسية ، فقد آمن بالمبادىء الاشتراكية وعمل على نشرها ، ولما كان يعتقد بأن تقدم العالم مرهون بأمرين اثنين هما العلم والصناعة فقد دعا إلى قيام دولة صناعية ، تلك الدولة التى اعتبرها (سان سيمون) نظام المستقبل ، على أن يديرها العلماء لا الطبقات الارستقراطية أو العسكرية ، على أن تستهدف هذه الدولة انتاج الأشياء المفيدة للحياة باستغلال قوى الطبيعة ومواردها استغلالا علمياً منظماً يقوم على التعاون بين الأفراد .

---

(١) عاش (أوجست كونت) بين عامى ١٧٩٨ — ١٨٥٧

(٢) Ibid p. 11.

وكان (سان سيمون) يرى وجوب القضاء على الملكية الخاصة لأنها كانت تؤدى — فى رأيه — إلى تقسيم المجتمع إلى طبقة من السادة وأخرى من الاتباع أو العبيد ، ولذلك فقد نادى (سان سيمون) بوجوب امتلاك المجتمع لأدوات الإنتاج وذلك حتى يتحرر العامل من الفاقة والبؤس ، ومن الشروط المجحفة التى كان يفرضها عليه أصحاب العمل وتضطره ظروفه القاسية من الجوع والحرمان إلى قبولها [١] .

ونادى (سان سيمون) برفع مستوى معيشة العمال المشتغلين بالزراعة أو الصناعة ، وبعدم الالتجاء إلى الأساليب المنافية للإنسانية فى استغلالهم لصالح أصحاب رؤوس الأموال . وهكذا كان (سان سيمون) يرى أن صلاح المجتمع مرهون بالقضاء على الملكية الفردية فتغدو المؤسسات الصناعية ملكا للمجتمع ، وبذلك لا يتحكم أصحاب العمل فى العمال ، ويصبح — العمل متوفراً لكل قادر عليه ، ويعطى كل فرد حسب انتاجه .

ولقد كان (سان سيمون) يتمنى كذلك أن يرى المجتمع الأوروبى وقد ألقى بالسلاح ونبذ الحروب وجنح إلى السلام ووسيلة ذلك - فى رأيه من أجل السلام العالمى - هى العمل على الحد من التعصب الوطنى ، وإيجاد نوع من الاتحاد بين شعوب أوروبا مع احتفاظ كل منها باستقلاله القومى وحكومته المحلية ، على أن تقوم أنظمة متشابهة للحكم فى مختلف الأقطار الأوروبية بحيث يصبح من الممكن تقارب الشعوب الأوروبية بعضها من بعض .

وقد نشر (سان سيمون) فى أكتوبر عام ١٨١٤ بالاشتراك مع (أوجستان تييرى Augustin Thiery) آراءه بخصوص إعادة تنظيم المجتمع ، وذلك بمناسبة انعقاد مؤتمر فينا ، فأشار (سان سيمون) إلى أن الساسة المجتمعين فى مؤتمر فينا لن يقدر لجهودهم النجاح فى إقرار السلام لأن كلا منهم إنما يمثل مصالح تتعارض مع المصالح التى يمثلها بقية الأعضاء ، ودعا (سان سيمون) فى مشروعه من أجل إقرار السلام - إلى جانب قيام أنظمة متشابهة للحكم فى الأقطار الأوروبية -

---

(١) Encyclopaedia Britannica, T XIX p 858.

دعا إلى قيام حكومة عالمية مستقلة عن الحكومات الوطنية المحلية ، وأن يقوم إلى جانب الحكومة العالمية برلمان « أعظم » يمثل أعضاؤه سكان أوروبا جميعا ، ويكون اختصاص هذه الحكومة العالمية وهذا البرلمان الأعظم تنفيذ المشروعات العامة التي تعود بالنفع على أوروبا جميعها وعلى المجتمع الأوروبي كله ، أما المشروعات ذات الصبغة المحلية والتي تنحصر فائدتها في نطاق محلى فإنها تكون من اختصاص الحكومات الوطنية المحلية . ولما كان (سان سيمون) يقدر صعوبة تحقيق هذه الأفكار لأن النظام البرلماني لم يكن يقوم في كل الدول الأوروبية وقتئذ ، فقد دعا إلى قيام اتحاد بين الشعبين الإنجليزي والفرنسي كمقدمة لاتحاد بقية الشعوب الأوروبية بعد ذلك (١) .

ومن الأسس الهامة التي قام عليها مذهب (سان سيمون) دعوته إلى تأسيس الجمهورية كنظام للحكم في المجتمع الصناعي الذي نادى بقيامه ، فقد كان (سان سيمون) يرى أن النظام الجمهوري أفضل النظم لأنه في ظله تتوفر الحياة الحرة الكريمة لكل مواطن دون العمل على استغلاله وهو ما لم يكن يتوفر - في رأيه - في نظام الملكية الوراثية (٢) .

ولقد دعا (سان سيمون) إلى المبادىء التي صار يؤمن بها فنشر المقالات في الصحف والمجلات التي أصدرها والتي سبقت الإشارة إليها مثل « الصناعة » و « السياسة » و « المنظم » .

وبعد وفاة (سان سيمون) في ١٩ مايو عام ١٨٢٥ تولى زعامة أتباعه (الأب بروسبير انفانتان (٣)) بالاشتراك أولا مع أحد السان سيمونيين ويدعى (بازار) ثم بعد ذلك بمفرده منذ عام ١٨٣١ .

---

(١) D'Allemagne, p. 17, 18.

(٢) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ٢٣٧

(٣) ولد (بروسبير انفانتان Prosper Enfantin) في ٨ فبراير ١٧٩٦ ، والتحق منذ عام ١٨١٣ بمدرسة الهندسة العليا ثم تركها في عام ١٨١٤ ليشترك مع زملائه طلبة المدرسة في الدفاع عن باريس أثناء غزو الحلفاء لها ، وبعد انتهاء الحرب وسقوط الامبراطورية ترك (انفانتان) الجندية ليشترك مع أهله في تجارة النبيذ حتى عام ١٨٢١ حين أخذ يهتم بالمسائل الاقتصادية والسياسية ، ثم تعرف على (سان سيمون) عن طريق (أوليند رودريج Olinde Rodrigues) تلميذ سان سيمون وصديق (انفانتان) .

وقد استعان اتباع (سان سيمون) فى نشر مبادئهم وآرائهم بجريدة (المنتج Le Producteur) التى ذكرنا أن (سان سيمون) كان يفكر فى إصدارها قبل وفاته ، فاهتم اتباعه وأصدقاؤه وعلى وجه الخصوص (انفانتان) و (رودريج Rodrigues) بإصدارها ، فتكونت فى يونيو عام ١٨٢٥ شركة ساهم فيها كثير من السان سيمونيين لتمويل الجريدة ، وظهر العدد الأول من (المنتج) فى أوائل أكتوبر عام ١٨٢٥ ، إلا أنها لم تلبث أن توقفت عن الصدور منذ ديسمبر عام ١٨٢٦ بسبب عجزها المالى .

وترتب على توقف صحيفة (المنتج) أن تفككت الجماعة السان سيمونية ، لكن الأتباع لم يلبثوا أن عاودوا نشاطهم فى عام ١٨٢٨ فأخذوا يعقدون الاجتماعات الدورية المنظمة كل يوم أربعاء يتناولون فيها بالشرح المبادىء التى يدعون إليها ، ولم يلبث أن زاد عدد المنضمين إليهم وخاصة من طلبة مدرسة الهندسة العليا ولم يعد نشاطهم أو اجتماعاتهم قاصرة على باريس وحدها بل صارت تشمل كثيراً من المدن والأقاليم الفرنسية وعلى الأخص (تولوز) و (مونبلييه) و (ليون) و (متز) .

وبعد أن فشل السان سيمونيون فى إعادة إصدار صحيفة (المنتج) أخذوا ينشرون بعض المقالات فى صحيفة (المنظم L'Organisateur) منذ عام ١٨٢٩ ، إلا أن هذه الصحيفة لم تعلن صراحة عن نفسها كلسان حال السان سيمونيين إلا منذ عددها الصادر فى ١٨ أبريل عام ١٨٣٠ ، ومع ذلك فإن هذه الصحيفة لم لم تلبث أن اختفت هى الأخرى فلم تعد تصدر بعد ١٥ أغسطس عام ١٨٣٠[1] .

والأمر الذى يلفت النظر ولا يمكن انكاره أن مبادىء السان سيمونيين قد جذبت إليها عندئذ كثيراً من الشخصيات البارزة وممن كانوا على قدر كبير من المعرفة فى مختلف نواحى النشاط الفكرى[2] .

D'Allemagne, R. Les Saint Simoniens, p. 92. ( )

(٢) ومن أشهر من انضموا إلى جماعة السان سيمونيين :

أوجستان تييرى Augustin Thiery أوجست كونت Auguste Comte جان رينو Jean Renaud ، أوليند رودريج Olinde Rodrigues ، بازار Bazard ، بيير ليرو =

كما أن كثيرين ممن انضووا تحت لواء السان سيمونيين كانوا من رجال الهندسة الذين تلقوا دراساتهم فى مدرسة الهندسة العليا(١) ، والذين كانوا يعتبرون من أقدر الناس على تحقيق أفكار السان سيمونيين وتنفيذ مشروعاتهم ، حتى لقد كان (انفانتان) نفسه يعتبر أن مدرسة الهندسة العليا هذه هى المصدر الذى تشيع منه أفكارهم فى المجتمع ، وأن العلم الذى « رشفه » أعضاء الجماعة فى هذا المعهد « الأثير » هو الذى سيغذى الأجيال القادمة(٢) .

وعند ما انضم إلى السان سيمونيين فى عام ١٨٣١ الكاتب (بيير ليرو — Pierre Leroux) وهو من الكتاب الأحرار وصاحب جريدة (لوجلوب Le Globe) اتخذ هؤلاء من جريدته أداة لنشر تعاليمهم وآرائهم ، واختاروا أحد الاتباع المخلصين وهو (ميشيل شيفالييه M. Chevalier) لإدارة هذه هذه الجريدة .

أما السان سيمونيون فقد عاشوا حياة « اشتراكية » خالصة فى حى (منلمونتان — Menilmontant) أحد أحياء باريس ، يخدمون أنفسهم تمشياً مع مبدأ عدم الاستعانة بالخدم ، وارتدوا زياً خاصاً موحداً تميزوا به ، يدخل فى تكوينه ثلاثة ألوان : الأبيض والأحمر والأزرق رمز الثورة ، ولأنه كان لهذه الألوان دلالتها فى مذهبهم ، فالسروال أبيض واللون الأبيض عندهم شعار الحب الذى بدونه لا يقوم التعاون والإخاء ، والقميص أحمر ويرمز اللون الأحمر إلى العمل ، ومنديل العنق أزرق وهذا اللون يعبر — فى رأيهم — عن الإيمان وهو عنصر ضرورى للقيام بأى عمل مثمر(٣) .

= Pierre Leroux ، ميشيل شيفالييه Michel Chevelier ، لا بلاى La Play لا موريسييرLamoriciere أرنو كاريل Arnaud Carrel ، الأخوة بارو Les Fréres Barraults دوفيرييه Duveyrier ، ارليه دوفور Arlès Dufour هنرى فورنل Henri Fournel ، والأخوة تلابو Les Frères Tallabots

(١) مثل : فورنل ، ميشيل شفالييه ، رينو ، كازو Cazeaux ، ترانسون Transon ، مارجيران Mergerin شارل لامبير Charles Lambert الأخوة طالابو، كابلا Capella ، لامى Lamy ولاموريسيير وغيرهم .

(٢) D'Allemagne, p. 87.

(٣) Carré · Ecrivains et Voyageurs .... T. 1, p. 260

ولم تلبث الحكومة فى فرنسا أن رأت فى وجود جماعة السان سيمونيين — بسبب المبادىء « الغريبة »(١) التى نادوا بها وقتئذ — خطراً يتهدد الأمن العام ونظام الحكم القائم ؛ واتهمتهم بأنهم فى أحاديثهم يحضون الناس على الثورة ، ولذلك فسرعان ما عمدت إلى حل جماعتهم وأودع زعماؤهم سجن (سان بلاجى) فبقوا فى السجن عدة أشهر من ديسمبر عام ١٨٣٢ إلى أول أغسطس عام ١٨٣٣ عندما اعتزموا الرحيل إلى مصر .

٭ ٭ ٭

السان سيمونيون ومشروع القناة :

كان مشروع حفر قناة تصل ما بين البحرين المتوسط والأحمر موضع اهتمام (سان سيمون) الذى راودته فكرة هذا المشروع مثلما راودته من قبل فكرة مشروع قناة (انبارتيدو) فى المكسيك ، ومشروع القناة بين مدريد والبحر المتوسط وهما المشروعان اللذان لم يقدر لهما الخروج إلى حيز التنفيذ . ولقد اقترح (سان سيمون) كذلك فيما كتبه فى أكتوبر عام ١٨١٤ - عن إعادة تنظيم العالم - أن تقوم الحكومة « العالمية » المنوى تشكيلها والبرلمان « الاعظم » المنتظر قيامه بالإشراف على تنفيذ المشروعات ذات الصبغة العامة والتى تعود على أوروبا جميعها بالنفع ، وفى مقدمة هذه المشروعات - كما يقول (سان سيمون) شق قناة تربط نهر الدانوب بنهر الراين ، وأخرى تصل نهر الراين ببحر البلطيق(٢) .

إلا أن (سان سيمون) توفى فى عام ١٨٢٥ قبل أن يخطو بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر سوى مجرد التفكير ، تاركا هذه الفكرة لاتباعه يتعهدونها ، ولذلك أخذ خليفته (انفانتان) يعمل بهمة ونشاط من أجل شق هذه القناة التى اعتبرها - هى وقناة بناما - ذات أهمية قصوى فى سبيل تقدم التجارة وما يترتب على ذلك من نتائج كازدهار الحضارة وربط شعوب العالم بعضها ببعض(٣) .

---

(١) Roux, Ch. J. · L'Isthme et le Canal de Suez, T I, p 194

(٢) D'Allèmagne, p 18.

(٣) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 4.

ولم تكن كتابات (انفانتان) وحده هى التى تعبر عن أهمية مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر فى نظر السان سيمونيين ، بل لقد عبر بقية زعمائهم عن هذا الرأى فى المكاتبات التى تبودلت بينهم قبيل رحيلهم إلى مصر لتنفيذ المشروع ، فيذكر (ميشيل شيفالييه) فى رسالة منه إلى زميله ارليه دوفور Arlès Dufour) فى ٢٨ أغسطس عام ١٨٣٣ أن توصيل البحرين فكرة صائبة وعظيمة(١) ، كما صار (فورنل Fournel)يعبر عن نفس هذه الأفكار فى رسالته إلى (ارلس دوفور) فى ٣ سبتمبر ١٨٣٣ (٢) .

ويرجع اهتمام السان سيمونيين بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ومحاولة تنفيذه ، وتمسكهم به قرابة ربع قرن من الزمان إلى أنه كان شديد الصلة بالمبادىء التى آمنوا وبشروا بها منذ عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) ولأنه كان يحقق كثيراً من الأهداف التى يسعون إلى تحقيقها .

ولما كان الأب (انفانتان) قد أعلن أن الواجب يقتضى السان سيمونيين عدم التخلى عن مشروع القناة باعتبار أنه أولى ثمرات سياستهم الاقتصادية (٣) ، فقد صار ضرورياً معرفة الصلة بين مشروع القناة وبين آراء السان سيمونيين الاقتصادية .

لقد كان التصنيع أساس فلسفة (سان سيمون) الاجتماعية كما كان السان سيمونيون يرون أن الصناعة وحدها هى التى تمكن الإنسان من السيطرة على الطبيعة واستغلال مواردها لفائدة الإنسان ، وفى رأيهم أن المجتمع الصناعى هو أقدر المجتمعات على إسعاد المواطنين ، وأن الدولة الصناعية هى نظام المستقبل (٤) .

ولكى يستمر النشاط الصناعى ويزدهر المجتمع الصناعى الذى ينادى به

---

(١) Lettre de Michel Chevalier à Arlès Dufour en 28 Août 1833 . D'Allemagne, p. 360.

(٢) Lettre de Fournel à Arlès Dufour en 3 Sept 1833 Roux, Ch. J : L'Isthme . . T I. p 224—227.

(٣) Micard : Le Canal de Suez et le Genie Français, p. 67

(٤) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٨٨ — ٨٩

السان سيمونيون كان لابد من قيام حركة واسعة للتبادل التجارى بين الشرق والغرب حتى يتيسر الحصول على المواد الأولية اللازمة وحتى يتسنى أن تدور عجلة المصانع وحتى يمكن فى نفس الوقت تصريف ما تخرجه المصانع من منتجات وسلع فى أسواق العالم . ويرى السان سيمونيون أن شق القنوات المائية فى مقدمة أنواع المواصلات التى تسهل التبادل التجارى ، والتى تؤدى إلى ازدهار الصناعة لأنها تقرب المسافات البعيدة ، وتلك هى الفكرة التى أراد (سان سيمون) تحقيقها عندما خطرت بباله فكرة مشروع شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، وكذلك فكرة شق قناة فى المكسيك تصل المحيطين الأطلسى والهادى ، ثم مشروع قناة بناما للغرض نفسه .

ولقد كان الاتحاد بين الدول من المبادىء الهامة التى قام عليها مذهب السان سيمونيين ؛ فتعمد الدول إلى التعاون فيما بينها من أجل إزالة أسباب العداء لدى الشعوب ، والامتناع عن التسلح والاتجاه نحو السلام ، فدعا (سان سيمون) إلى قيام نظم متشابهة للحكم فى مختلف أقطار أوروبا حتى يسهل عليها التفاهم وتختفى عوامل التنافس ويحل الاخاء محل الأنانية ويحل المصالح الذاتية والقومية المحدودة النطاق(١) .

وكان السان سيمونيون يرون أن النزعة القومية سوف تختفى لتحل محلها فكرة الإنسانية العالمية والوحدة المشتركة التى آمنوا بها إذا ما تم ربط جهات العالم بوسائل المواصلات المختلفة وفى مقدمتها القنوات المائية ، لأن هذا سوف يساعد على تقريب أفكار الشعوب بعضها ببعض وعلى العمل من أجل توحيد الأهداف والأمانى ، ولذلك فإن (سان سيمون) رغم فشله فى تحقيق فكرة قناة (انبارتيدو) فى المكسيك وقناة مدريد بأسبانيا لم يتخل عن أفكاره بل نادى بحفر قناة فى برزخ السويس ، واستمر أتباعه من بعده يسعون لتنفيذ المشروع تحقيقاً لفكرة الإنسانية العالمية .

وقد أوضح (ميشيل شيفالييه) ذلك فى حديثه عن « نظام البحر المتوسط »

---

(١) نفس المصدر ص ١١٣

إلى قصر (التويلرى) أى إلى تولى الحكم ، وصار أتباعه يجيبونه بأن الفرصة لما تسنح بعد ، واعتقد السان سيمونيون أن الواجب يقتضى الملك (لويس فيليب) أن يتخلى لهم عن مكانه لأنهم أكثر منه مقدرة وكفاءة على تسلم أمانة الحكم(١) .

وقد كتب (ميشيل شيفالييه) — وهو لايزال فى سجنه وقبل الإفراج عنه فى سنة ١٨٣٣ -يتنبأ فى إحدى رسائله بأن السان سيمونيين سوف يكونون فى مقاعد الحكم خلال أربع سنوات فقط بعد عزل (لويس فيليب) . ولم يكن (شيفالييه) يرى ضرورياً أن يرأس الأب (انفانتان) حكومة جمهورية فى فرنسا أو يتولى الوزارة فيها فرد بذاته من قادة السان سيمونيين وزعمائهم بل كان مقصده أن يتولى الحكم فى فرنسا ويشرف على إدارة شئونها اناس يؤمنون وحسب بالمبادىء السان سيمونية التى يكونون قد تشبعوا بها على أيدى المحيطين بالأب (انفانتان)(٢).

وقد كان بسبب آراء السان سيمونيين الاشتراكية ونزعتهم الجمهورية هذه ثم تطلعهم الوصول إلى مقاعد الحكم فى فرنسا أن صاروا موضع كراهية السلطات الفرنسية التى أخذت تنظر إليهم وإلى نشاطهم بعين الريبة والشك، ومنذ عام ١٨٣١ شرعت وزارة الداخلية الفرنسية وإدارة البوليس الفرنسى توجهان الاتهام ضد جماعة السان سيمونيين وتعملان على مطاردتهم وتتبعهم ومراقبة أحاديثهم فى مجتمعاتهم وكتابة التقارير عنهم وعن نشاطهم ، وقد أشار المسئولون فى تقاريرهم هذه إلى اعتبار هذه الجماعة عنصراً من عناصر الفتنة والاضطراب وإلى أن السان سيمونيين إنما يتخذون من العمل على تحسين أحوال الفقراء ستاراً يخفون وراءه نواياهم الحقيقية (٣) .

ولم تلبث الحكومة أن قدمت فى أغسطس ١٨٣٢ زعماءهم وخصوصاً الأب

---

(١) D'Allemagne : Les St Simoniens, p. 110

(٢) Lettre de Michel Chevalier à Algac St Hilaire, Sans date, Arsenal 7706, citée dans Oeuvres de St Simon . T. IV p 44, D'Allemagne, p 316

(٣) Rapport du Préfet de Police en 1er. Nov. 1831, D'Allemagne P. 357.

(انفانتان) و (ميشيل شيفالييه) إلى المحاكمة بتهمة القيام بأعمال مضرة بالنظام الاجتماعى القائم وصدر الحكم فى ٣٠ أغسطس ١٨٣٢ بالسجن عاماً على كل من (انفانتان) و (شيفالييه) و (دوفيرييه Duveyrier) مع تغريم كل منهم مائة فرنك ، وتغريم كل (رودريج Rodrigues و(بارو Barrault) خمسين فرنكا ، كما نص الحكم على حل الجماعة ومصادرة مطبوعاتها (١) .

وشعر السان سيمونيون بشدة وطأة الحياة التى صاروا يحيونها فى فرنسا بسبب الاضطهاد الذى لاحقتهم به هناك السلطات المسئولة ، فكان من رأى (بيتيه Petit)(٢) - وهو يكتب إلى أحد أصدقائه ويدعى (ليمونييه Lemonnier)بعد إخلاء سبيل زعماء السان سيمونيين بأيام قلائل فى أغسطس ١٨٣٣ — أن السان سيمونيين بأفكارهم ومبادئهم قد سببوا المتاعب لفرنسا حتى صاروا مكروهين فيها ، الأمر الذى يجعله يحبذ رحيل الأب (انفانتان) ليمضى فترة من الوقت بعيداً عن فرنسا حتى يمهد لنفسه سبيل العودة « فلا يعود خائفاً مكروهاً مهيناً كما كان ، ولكن ليعود وقد اكتسب محبة الناس وصار هؤلاء يرغبون فى عودته » . وأما كيف تتحقق هذه العودة المقترنة بكسب محبة الناس فقد اعتقد (الكسى بيتيه) أن قيام الأب (انفانتان) بعمل مجيد خارج فرنسا يضفى على صاحبه الشهرة كفيل وحده بفعل ذلك (٣).

ولقد كان من هذا الرأى كذلك أحد كبار زعماء السان سيمونيين وهو (ميشيل شيفالييه) الذى اعتقد أن رحيل الأب (انفانتان) عن فرنسا سوف يؤدى إلى رد اعتباره(٤) .

---

(١) ولقد استأنف السان سيمونيون الحكم ونظر الاستئناف فى ١٥ ديسمبر ١٨٣٢ وفيه تأيد الحكم ومنذئذ اودعوا السجن لقضاء مدة العقوبة : D'Allemagne, p. 300

(٢) كان (بيتيه) من الشخصيات البارزة فى جماعة السان سيمونيين وهو من المتخصصين فى الزراعة وسيرد ذكره أثناء رحلتهم إلى مصر .

(٣) Lettre d'Alexis Petit à M Lemonnier en Août 1833, Arsenal 7771 : D'Allemagne, P 357

(٤) Lettre de Michel Chevalier à Arlès Dufour en 28 Août 1833, Arsenal 7704 : D'Allemagne, P. 360

وهكذا نرى أن السان سيمونيين عندما أحسوا بأن حكومة فرنسا قد صارت غير راضية عنهم فإنهم لم يلبثوا أن أخذوا يبحثون عن مشروع يشغلون به جهود جماعتهم يكون ميدانه خارج فرنسا ذاتها ، ومن شأنه العودة بالنفع على فرنسا وتقوية مركزها ، وذلك حتى يكسبوا رضاء الحكومة الفرنسية ، ذلك الرضا الذى افتقدوه بسبب أعمالهم وآرائهم التى رأت فيها الحكومة خطورة على الأمن العام وعلى الحكم القائم فى فرنسا آنذاك ، فوجد السان سيمونيون أنهم لن يستعيدوا ثقة الحكومة إلا إذا ابتعدوا عن فرنسا فترة من الزمن يقومون خلالها بأعمال ترضى عنها حكومتهم .

ولقد كان بسبب هذه الرغبة إذاً أن قر رأى السان سيمونيين على الرحيل إلى مصر ، البلاد التى أرادوا أن تقوم بها (خارج فرنسا) أكبر مشاريعهم الإنشائية والعمرانية إطلاقاً فيقوى بفضلها مركز فرنسا وتجنى حكومتهم ثمارها وأما هذا المشروع الذى أراد السان سيمونيون تنفيذه فكان حفر قناة تربط - بطريقة ما — بين البحرين المتوسط والأحمر ، حقاً لقد كان من المنتظر أن يعود المشروع بالنفع العظيم على تجارة العالم بأسره وأن تستفيد كل الأمم من شق مثل هذه القناة ، لكن فرنسا سوف تكسب مجداً وفخاراً كبيرين لانتماء السان سيمونيين - أصحاب هذا المشروع ومنفذيه - إليها ، ولما كانت فرنسا تولى هذا المشروع أهمية خاصة فإنه سوف ترتفع بسبب ذلك مكانة السان سيمونيين فى نظر حكومتهم فيثبت لهذه نفعهم كجماعة تعمل لصالح الأمة (الفرنسية) فتتخلى الحكومة عن سياسة اضطهادهم وإيذائهم .

أما الحكومة الفرنسية فقد كانت تنظر بترحيب إلى رحيل السان سيمونيين عن فرنسا لأن رحيلهم - على حد قول (أوار Hoart) أحد الأعضاء البارزين فى جماعة السان سيمونيين - سوف يخلصها من مصدر للقلق والاضطراب فشعرت بشىء من الاطمئنان بمجرد أن علمت باعتزامهم الرحيل عنها(١) ، وقد بلغ من

---

(١) Lettre de Hoart à Picard en Septembre 1833, D'Allemagne, P 361

رغبة السلطات الفرنسية فى رحيل السان سيمونيين وترحيبها بمغادرتهم البلاد وتشوقها لسرعة هذا الرحيل أن المسئولين صاروا يشجعون أصحاب السفن التجارية على الاتفاق مع السان سيمونيين لنقل هؤلاء إلى (الشرق) على أن يتعهد المسئولون بسداد نفقات الرحلة إذا عجز هؤلاء عن سدادها ، فجاء فى تقرير أحد القواد العسكريين فى منطقة الرون أن ثمة مفاوضة كانت تدور بين قبطان إحدى السفن التجارية وبين السان سيمونيين لنقلهم إلى (الشرق) على ظهر سفينته ، ويقترح صاحب التقرير أن يهدم محافظ الرون لهؤلاء تكاليف الرحلة إذا اتضح أنهم عاجزون عن سدادها وذلك لتسهيل رحيلهم فى أقرب فرصة[١] .

وأما الأب (انفانتان) فقد كان يدرك تماماً حقيقة مشاعر الحكومة الفرنسية وأنها تنظر فعلا إلى رحيله « نظرة اغتباط وارتياح ، ليس فقط من ناحية الأمن العام حيث أن سفرنا سوف يخلصها من مصدر للقلاقل والشغب، بل كذلك لأن هذه الرحلة سوف تكون ذات فائدة كبيرة من النواحى القومية والسياسية والاقتصادية[٢] » .

وقد لفت نظر السان سيمونيين موقع مصر ، فهى — كما يقول الأب (انفانتان) — أهم أجزاء أفريقية ، يمر بها المسلمون من مختلف أنحاء هذه القارة فى طريقهم إلى الأماكن المقدسة ، كما أنها تقع فى أكثر الجهات ملاءمة لتسيير الحملات منها إلى مختلف الجهات ولدى أهلها استعداد لتذوق العلوم والمعارف[٣] » .

ولذلك فقد رأى السان سيمونيون أن يولوا وجوههم شطر مصر حتى ينشروا فيها نفوذ فرنسا ليس من الناحية الحربية ولكن من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية، وذلك بالاستفادة من المركز العظيم الذى صارت تتمتع به مصر بين مختلف

---

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٢٨٤/٢٨٦ .

(٢) Lettre d'Enfantin à M. Aidoin en 28 Août 1833, Arsenal 7647, fo 490, Citée dans. Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T IX, P. 84, D'Allemagne. P 359.

(٣) Lettre d'Enfantin en 25 Janvier 1840, citée dans : Oeuvres. T. XI, P 76

بلاد الشرق فى كافة النواحى ، والقيام فى هذه البلاد (مصر) بمشروعات منوعة تعود عليها وعلى العالم كله بالفائدة كمشروع حفر قناة تصل بين أوروبا والهند ، فتستفيد مصر عندما تصبح ممراً لتجارة العالم كله ، كما سوف تستفيد أوروبا نتيجة اقترابها من أسواق الشرق عن هذا الطريق (١) .

وكان مما شجع السان سيمونيين على اتخاذ مصر مسرحا لنشاطهم من جهة وميداناً لمد نفوذ فرنسا من جهة أخرى ، أنه كان يوجد فى هذه البلاد عدد غير قليل من الأوروبيين ، ومن الفرنسيين خصوصاً على رأس كثير من المؤسسات التعليمية ، والصناعية والعسكرية ، واعتقد السان سيمونيون أنهم بمعونة النبسان المصريين الذين كانت توفدهم مصر لتلقى العلم فى فرنسا يستطيعون تنفيذ هذه المشروعات . وكان (انفانتان) يرى وجوب العمل على إنشاء مجمع علمى مصرى ، واقترح أن ترسل الهيئات العلمية فى فرنسا مثل (أكاديمية العلوم) و (حديقة النباتات) و (مدرسة المناجم (٢)) عينات ونماذج من انتاجها ومعها الأفراد المتخصصون لتنسيق هذه العينات والنماذج ، كما اقترح إرسال مجموعة من الكتب المتصلة بالقارة الأفريقية (٣) .

ومن ثم فقد كانت الفكرة التى سيطرت على ذهن الأب (انفانتان) وأعوانه هى غزو مصر على أن يكون هذا الغزو اقتصادياً واجتماعياً وليس حربياً سياسياً ، وذلك عن طريق المساهمة فى المشروعات التى يتسنى بفضلها إعطاء فرنسا مركزاً ممتازاً فى مصر ، فلم يكن السان سيمونيون يريدون أن تحتل فرنسا مصر نفس الاحتلال الذى قامت به فى الجزائر بل كانوا يريدون احتلالا من طراز آخر : احتلالا علمياً وتجاريا حسب (٤) .

---

(١) Lettre d'Enfantin à Barrault en 8 Août 1833 : Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 56, 7; D'Allemagne, P, 357.

(٢) (Academie des Sciences), (Jardin des Plantes), (Ecole des Mines).

(٣) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T XI, P 6-7

(٤) Ibid.

وقد بلغ من إيمان السان سيمونيين بضرورة بسط نفوذ فرنسا فى مصر أنهم صاروا يدعون الحكومة الفرنسية إلى تأييد دعاوى الدول الأوروبية الأخرى وخاصة روسيا وإنجلتره ،وعدم معارضة رغبتهما فى بسط نفوذهما على أية أجزاء أخرى من أملاك الدولة العثمانية ، وذلك حتى لا تلقى فرنسا ذاتها معارضة من جانب هاتين الدولتين خصوصاً قد تحول دون بسط النفوذ الفرنسى فى مصر . فقداعتقد الأب (انفانتان) أن ثمة ضرورة ملحة فرضتها «السماء » حتى يشهد القرن التاسع عشر آثارها ، ألا وهى استعمار الغرب للشرق ، فلا يجب أن تقف فرنسا فى وجه روسيا وأطماعها فى امتلاك مضايق البسفور والدردنيل وفى السيطرة على الطريق الموصل إلى الهند عبر الأناصول وإيران وأفغانستان (١) أو معارضة انجلتره فى الاستحواذ على طريق الفرات ، بل الواجب على فرنسا أن تؤيد أطماع الروس والإنجليز وأن تشترك كذلك معهم فتأخذ نصيبها ، لأن الله إنما يدعو روسيا إلى الاتجاه صوب الأناضول ، وفرنسا صوب مصر ، وانجلتره صوب أرض الفرات ، وذلك حتى تأخذ كل واحدة منها على عاتقها مهمة إدخال المدنية والحضارة الأوروبية إلى هذه الأقطار « المتخلفة » وحينئذ فلا معدى عن أن تتحالف هذه الدول « المسيحية » لتقتسم هذه البلدان فيما بينها كمناطق نفوذ ، فتعمل كل واحدة منها على الاهتمام بمنطقتها لنشر ألوية الحضارة بين ربوعها ، وذلك بالقيام بحملات « صليبية » سلمية لنشر الحضارة المسيحية ودعم أركانها (٢) .

واستهدف السان سيمونيون من إتاحة الفرصة لروسيا حتى تنشر نفوذها فى المناطق التى تتطلع إليها فى الشرق إبعاد الروس عن الاتجاه بأفكارهم نحو الغرب أى نحو وسط أوروبا وغربها ، والهدف من ذلك تنسيق مطامع الدول الأوروبية

(١) Lettre d'Enfantin à Arlès Dufour en 21 Octobre 1835, Arsenal 7615, fo. 356 : D'Allemagne, 427.

(٢) Lette d'Enfantin à Arlès Dufour en 13 Janvier 1836, Arsenal 7615, fo 400, citée dans Oeuvres de Saint Simon et d'Enf T XI, P. 9, D'Allemagne, P. 328; Roux, J. Ch , T. I, P. 196.

والتوفيق بينها تحقيقاً لنشر السلام فى ربوع أوروبا ذاتها [١] تمهيداً لقيام الوحدة الأوروبية ، ولذلك كان من رأى الأب (انفانتان) أن تعمد انجلترة وفرنسا إلى توفير النفقات الباهظة التى تتكلفانها من أجل التسلح والاستعداد لصد الروس والحيلولة دون امتداد نفوذهم نحو الغرب ، وأن تعملا بدلا من ذلك على توجيه هذه النفقات والجهود لخدمة المشروعات والبعثات اللازمة لنشر الحضارة فى البلاد التى تدعو « الضرورة الملحة » انجلترة وفرنسا إلى نشر نفوذهما بها .

وهكذا صارت رحلة السان سيمونيين إلى مصر بقصد شق طريق مائى بين البحرين المتوسط والأحمر تهتدى بهدى آراء استعمارية تبيح للغرب - ولفرنسا - استعمار الشرق والبلاد الإسلامية بدعوى نشر الحضارة وإحياء العلوم والمعارف والنهوض بالصناعة ونقل المدنية الأوروبية إلى تلك الأقطار « التى طال عليها الأمد وهى تغط فى سباتها [٢] » .

ولقد عبر (انفانتان) عن هذه الفكرة ذاتها عندما أشار فى إحدى رسائله بتاريخ ٢٨ أغسطس ١٨٣٣ إلى أنه بدعوته إلى شق برزخ السويس إنما يدعو إلى قيام « حملة صليبية [٣] » والذى تجدر ملاحظته أن الحملة الصليبية المزمعة لم تكن من طراز الحملات العسكرية التى سيرها الصليبيون ضد الإمارات الإسلامية فى الشرق للاستيلاء على بيت المقدس ، بل كان الغرض من الحملة الصليبية التى أرادها (انفانتان) أن يتوغل المسيحيون فى أقطار العالم الإسلامى - وفى أراضى الدولة العثمانية خصوصا - حتى يبسطوا نفوذهم عليها بالوسائل السلمية وحدها ، وحتى ينشروا ألوية الحضارة والعمران بين ربوعها ، وتتبين هذه الحقيقة من كتابات (انفانتان) نفسه عندما شرع يفسر « مشاريعه » المرتبطة بمد النفوذ الفرنسى إلى مصر وإلى أقطار الشرق .

---

(١) D'Allemagne, P. 427.

(٢) Op. Cit.

(٣) Lettre d'Enfantin à M. de Fleury en 28 Août 1833, Arsenal, No. 7619, fo. 7 : D Allemagne, P. 360.

كما صار يعبر عن هذه الآراء أعلام السان سيمونيين وبين هؤلاء (لامبير Lambert) أحد الذين اشتركوا فى رحلة السان سيمونيين إلى مصر وشارك فى تحقيق كثير من أهدافهم فى هذه البلاد ، فقد جاء فى إحدى رسائله إلى الأب (انفانتان) فى ١٧ ديسمبر ١٨٣٣ ما معناه أن فرنسا كانت قد بدأت حملة مسيحية « صليبية » جديدة على عهد الجمهورية فى عام ١٧٩٨ - والمقصود بذلك إرسال حملة بونابرت إلى مصر - وأن ذهاب السان سيمونيين الآن (١٨٣٣) إنما معناه تجدد هذه الحملة لبلوغ الغاية ذاتها وعن « ضمير مخلص [١] » .

وهكذا كان يبدو أن رحيل السان سيمونيين إلى مصر والشرق فى عام ١٨٣٣ إنما هو بمثابة استكمال لحملة بونابرت المعروفة على مصر فى عام ١٧٩٨ ، ولكن تختلف الحملة الجديدة عن حملة بونابرت فى أن هذه الأخيرة - أى حملة بونابرت - كانت حملة عسكرية أرادت إخضاع البلاد بالقوة فاصطدمت بمقاومة الشعب لها ، ولم تثمر ثمرتها المطلوبة لأنها قامت على العنف ، كما لقيت مقاومة فعالة من جانب الدول الأخرى وعلى وجه الخصوص انجلترة ، وذلك كله ما كان السان سيمونيون يحاولون اجتنابه بجعل حملتهم فى عام ١٨٣٣ حملة سلمية لا تعمد إلى أساليب القوة والعنف وإنما يكون ديدنها التغلغل السلمى فحسب على أن تعمل فى نفس الوقت لضمان عدم معارضة الدول الأخرى لنشاطها فتترك فرنسا هذه الدول تعمل بحرية لنشر نفوذها فى المناطق التى تهتم بها .

وعلى كل الأحوال فقد كان الهدف واحداً فى كلتا الحالتين ألا وهو إتاحة الفرصة لاستعلاء نفوذ دولة أجنبية معينة — هى فرنسا — فى مصر ، وهذه حقيقة يجب إبرازها عند توضيح أغراض السان سيمونيين من رحلتهم المشهورة هذه ، وفى الظروف التى عرفناها ، إلى مصر ، فإن ما يذهب إليه بعض الكتاب [٢] من أن مشروع رحلة السان سيمونيين إلى مصر لتوصيل

---

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٢٢٥ .

(٢) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٩١

البحرين قد صدر « عن رغبات نبيلة وأفكار وآراء سامية » لما تدحضه كتابات السان سيمونيين أنفسهم .

وقد يبدو أن هذه الأفكار الاستعمارية التى جالت بخاطر السان سيمونيين وهم يولون وجوههم صوب مصر والشرق متعارضة مع آرائهم عن الإنسانية العالمية ومثلهم التى نادوا فيها بعدم استغلال الإنسان لأخيه الإنسان ، ولكن الذى يبدو محققاً أن التفكير الإنسانى لدى السان سيمونيين كان مقصوراً فى أذهانهم على العالم الغربى والشعوب الأوروبية فقط ، أما موقفهم من الشرق والشعوب الشرقية فكان يقوم على استغلال هذه الشعوب واستعمارها .

المشروعات السابقة لتوصيل البحرين :

وإذا كان السان سيمونيون قد آمنوا بفكرة توصيل البحرين وأخذوا على عاتقهم محاولة تنفيذها فلم يكن بد من ضرورة البدء بدراسة المشروعات التى سبق التفكير فيها لهذه الغاية (١) . ذلك أن فكرة توصيل البحرين المتوسط والأحمر لم تكن جديدة ، بل شهدت العصور السابقة محاولات عديدة لتحقيق هذا الاتصال ، ومن المعروف أن هذه المحاولات قد اتخذت أشكالا متباينة ، وسواء أمكن حفر قنوات (سيزوستريس) أو (نخاو) أو (دارا) أو (بطلميوس) أو (تراجان) أو (خليج أمير المؤمنين) فلقد كانت هذه المحاولات تستهدف دائماً إيجاد نوع من الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر وذلك فى حدود المعلومات الفنية السائدة وقتئذ وفى ضوء المبادىء السياسية القائمة فى تلك العصور .

وأما هذه المحاولات جميعها لتوصيل البحرين فقد كانت تتم دائماً بحفر قناة غير مباشرة أى بإيصال البحرين الأحمر والمتوسط عن طريق النيل ، وذلك لأن القدماء عند تنفيذهم المشروع كانت تحدوهم الرغبة فى أن يستفيد الوجه البحرى من هذا الطريق المائى فى تصدير منتجاته ، كما كان يسود الاعتقاد فى تلك العصور

(١) D'Allemagne, R Les Saint Simoniens, P. 358.

بوجود اختلاف بين مستوى البحرين بحيث يمكن أن تتعرض البلاد للغرق لو أن قناة مستقيمة قد حفرت بين البحرين . أضف إلى هذا الاعتقاد بأنه من المتعذر المحافظة على صلاحية مدخل القناة المباشرة على البحر المتوسط استناداً إلى ما يشاع عن وجود تيار مائى متجه من الغرب إلى الشرق يجرف معه الطمى من مصبات النهر ويهدد بطمر مدخل القناة على البحر المتوسط ، ولقد ثبت فيما بعد أن كلا الاعتقادين خاطىء ويستندان على معلومات غير صحيحة ، وإن بقيا يسيطران على الأذهان حتى منتصف القرن التاسع عشر .

على أنه إلى جانب ذلك كله لم يكن الناس ـ قبل نمو الامبراطوريتين الإغريقية والرومانية واتساع أملاكهما ـ يرون ضرورة حيوية لعبور السفن بين البحر الأحمر والبحر المتوسط ، فى حين كانت التجارة رائجة فى تلك العصور بين مصر والبحار الشرقية وعلى الأخص مع الصومال (بنت) وفارس وبلاد العرب (١) .

ولم يكن مشروع القناة غير المباشرة والذى تنفذ فعلا كما رأينا هو كل ما خطر ببال القدماء فى الأزمنة الغابرة ، بل لقد مرت فكرة القناة المباشرة بخاطر (عمرو بن العاص) و (هارون الرشيد) (٢) ، إلا أن هذه الفكرة لم تخرج إلى حيز التنفيذ للأسباب التى ذكرناها : اختلاف مستوى البحرين والخوف من سد مدخل القناة على البحر المتوسط ، ولسبب آخر هام هو الخوف من أن يترتب على شق قناة مستقيمة بين البحرين فتح الطريق أمام سفن البيزنطيين لغزو البلاد الإسلاميه (٣) .

---

(١) Cledat · Notes sur l'isthme de Suez Bulletin de l'institut d'Arch Orient Vol XVI, P, 84,

(٢) Ritt, O Hist. de l'isthme de Suez, P. 45; Mazuel · L'Oeuvie Geographique de Linant, P. 265,

(٣) Bourdons Anciens Canaux, Anciens sites ... P. 8, 9; Reymond . Le Port de Port Saïd, P 4

ومنذ أن طمرت قناة (أمير المؤمنين) فى عهد أبى جعفر المنصور عام ٧٧٦ م بقيت التجارة بين الشرق والغرب تسلك طريق البر زمناً طويلا حتى استطاع العثمانيون السيطرة على هذا الطريق بعد قيام دولتهم ، الأمر الذى جعل الدول الأوروبية تجد فى البحث عن طريق آخر يصلها بمتاجر الشرق الغنية فأسفرت هذه المساعى عن قيام (فاسكوده جاما Vasco Da Gama) برحلته المشهورة من أجل الوصول إلى الهند بالدوران حول أفريقيا عام ١٤٩٨ .

وكان من أثر اكتشاف طريق الراس أن فقدت البلدان المطلة على البحر المتوسط كالبندقية وجنوه أهميتها التجارية ، وأخذت تحل محلها الدول المطلة على المحيط الأطلسى كالبرتغال وأسبانيا وهولندة وانجلترة وموانى فرنسا الغربية ، وعلى ذلك فقد نشطت مساعى البندقية لتسهيل عبور التجارة من مصر فأرسل البنادقة إلى سلطان مصر (قنصوه الغورى) سفارتين لهذه الغاية إحداهما فى عام ١٥٠٢ والأخرى فى عام ١٥٠٤ ، وراحت البندقية تفكر فى حل يعيد إلى البحر المتوسط نشاطه التجارى فرأت أن تقترح على السلطان الغورى شق قناة مباشرة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر ، وناقش بالفعل (مجلس العشرة) فى البندقيه هذا الاقتراح (عام ١٥٠٤) إلا أن هذه الفكرة لم تنفذ إذ لا نكاد نسمع عنها شيئاً بعد ذلك (١) .

وخلفت النمسا البندقية فى الاهتمام بمشروع توصيل البحرين على اعتبار أنه يعود بالفائدة على مينائيها البندقية وتريست ، كما يجعل للنمسا مركزاً بحرياً ممتازاً لا يقل فى أهميته عن مركزها البرى ، فظهر فى النمسا فى منتصف القرن الثامن عشر كاتب يدعى (دومينيك جوانا Dominique Juana) كان يشغل منصب مدير التجارة فى الامبراطورية النمساوية ، وظهر له فى عام ١٧٤٧ كتاب بعنوان « حالة مصر الراهنة » دعا فيه حكومة النمسا لفتح مصر وتحدث عن التجارة فى البحر الأحمر وتأسيس علاقات تجارية مع الهند ، ثم ناقش الفوائد التى يمكن أن تعود من وراء إيجاد نوع من الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر ، فكان أن

---

(١) شارل ديل : البندقية ، ترجمة د. عزت عبد الكريم وتوفيق اسكندر ص١٥٣

أوفدت حكومة النمسا مبعوثاً من لدنها إلى مصر فى شخص رجل إنجليزى يدعى (لاندر Lander) وما أن بلغت أخباره سفير انجلترة فى الآستانة حتى بادر بإرسال تعليماته إلى قنصل إنجلترة فى مصر حتى يعمل على إبعاد (لاندر) بأية وسيلة(١) .

ولم يكن الاهتمام بتوصيل البحرين مقصوراً على البندقية أو النمسا أو فرنسا فحسب بل لقد أبدى - على ما يظهر - بعض السلاطين العثمانيين اهتماماً بالمشروع مثل السلطان سليم الأول عقب استيلائه على مصر(٢) ، كما اقترح قبطان باشا (أولوج على) على السلطان العثمانى فى عام ١٥٨٥ تنفيذ المشروع لا من أجل فوائده التجاريه ولكن من أجل مزاياه الحربية حيث أن شق القناة سوف يسمح لسفن الأسطول العثمانى بالانتقال من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر لمنازلة سفن البرتغال فى البحار الشرقيه . ووقف على الخبر سفير فرنسا لدى الدولة العثمانية (سافارى دى لانكوسون Savary de Lancosonc) فأبلغ مليكه (هنرى الثالث) فى عام ١٥٨٦ باقتراح — (أولوج على) لشق قناة فى برزخ السويس تسمح للسفن بالذهاب إلى الهند رأساً وبدون حاجة إلى الدوران حول إفريقية(٣) .

إلا أن المشروع الذى كان له أكبر الأثر على السان سيمونيين ودرسه هؤلاء دراسة وافية قبل حضورهم إلى مصر هو المشروع الذى وضعه المهندس الفرنسى (لوبير Lepère) أيام الحملة الفرنسية . ذلك أن فرنسا كانت قد تأثرت من تحول التجارة الشرقية إلى طريق الرأس ، فلحق الأذى بموانيها على الشاطىء الجنوبى المطل على البحر المتوسط وعلى وجه الخصوص مينائها الكبير مرسيليا ، ولم يكن فى استطاعة فرنسا الاستمرار فى منافسة انجلترة بالاعتماد على الطريق البرى عبر مصر بين أوروبا والشرق ، وذلك لأن مرور التجارة عبر مصر كان يكلف فرنسا نفقات كثيرة فى التفريغ وإعادة الشحن والنقل إلى الاسكندرية

---

(١) Roux, F.Ch. : L'Angleterre, l'Isthme ...... p. 13 ,
Hallberg : The Suez Canal, p. 46

(٢) Linant Memoires sur les Principaux Travaux, p. 211

(٣) Husny, H Le Canal de Suez ...... p. 40—41.

علاوة على الضرائب التى كان يجبيها البكوات المماليك ، فكانت المتاجر الشرقية تصل إلى أوروبا عن إطريق الرأس بأثمان أرخص من تلك التى تنقل من مصر عبر الطريق البرى[١] ، ولذلك فإنه سرعان ما صار تقصير المسافة بين الهند والبحر المتوسط من دعائم السياسة الفرنسية ، ولم يلبث أن ظهر كثيرون يدعون إلى ضرورة احتلال فرنسا لمصر ويقترحون أن تقوم فرنسا ـ بعد فتحها مصر ـ بشق قناة فى برزخ السويس لتقريب المسافة بين البحر المتوسط وبحار الهند وذلك حتى يتسنى لفرنسا منافسة انجلترة صاحبة السيطرة على طريق رأس الرجاء الصالح .

ومن هذه المشروعات التى اهتمت بشق طريق بين البحرين الأحمر والمتوسط كان كاتب مجهول قد تقدم بأحدها فى مذكرة إلى (ريشيليو) وزير الملك (لويس الثالث عشر) يقترح شق قناة غير مباشرة بين هذين البحرين « مثل تلك التى حفرت أيام المصريين القدماء وبهذه الطريقة سوف تستعيد البندقية مركزها وتصبح مرسيليا غنية وتحيا التجارة بيننا وبين الحبشة[٢] » .

وفى عهد (لويس الرابع عشر) تعددت المشروعات التى كانت تهدف إلى توفير طريق أقصر إلى الهند ، من ذلك مشروع الكاتب الألمانى (ليبنتز Leibniz ١٦٤٦ — ١٧١٦) الذى قدمه فى ١٥ مارس ١٦٧٢ إلى الملك (لويس الرابع عشر) ودعا فيه فرنسا إلى احتلال مصر من أجل السيطرة على بحار الهند والاستئثار بتجارتها الغنية ، وبين (ليبنتز) فى مذكرته ما تمتاز به مصر من ثروة ، وكيف أن سوء أحوالها فى ظل الحكم العثمانى سوف يؤدى إلى سهولة غزو هذه البلاد الذى سوف تسر له أوروبا المسيحية[٣] .

وفى عام ١٦٧٩ عرض (جاك سافارى J. Savary) ـ فى كتابه « التاجر الكامل Le Parfait Negociant » ـ لأهمية طريق السويس بالنسبة لفرنسا

---

(١) شونفلد : قناة السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٨ .

(٢) Hallberg, The Suez Canal, P. 36-37.

(٣) Roux, F Ch : L'Angleterre, L'Isthme ... P 11

وقارن بين مميزات الطريق البرى وبين طريق مائى يصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر(١) ، فكان من رأيه أنه يجب على فرنسا أن تحفر قناة مستقيمة فى برزخ السويس تصل بين مدينتى السويس ودمياط ، وبالرغم من الصعوبات التى اعتقد (سافارى) أنها تعترض المشروع فقد كان قوى الإيمان بأن (لويس الرابع عشر - الملك المعظم Le Grand Monarch) سوف يتغلب على كل العقبات التى قد تصادف هذا المشروع من أجل التجارة الفرنسية .

وقد ظل يتزايد على مر الأيام اهتمام فرنسا بطريق السويس فظهرت خلال القرن الثامن عشر عدة مشروعات هدفها توصيل البحرين المتوسط والأحمر نذكر منها مشروع (لويس دى لانجييه Louis de Langier) الذى تقدم به إلى الحكومة الفرنسية فى ديسمبر ١٧٧٤ لبيان أن إنشاء قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر موضوع ذو أهمية بالنسبة لازدهار التجارة الفرنسية مع الشرق وأن هذا المشروع أبعد ما يكون عن الخيال ومن الممكن تحقيقه (٢) .

وهذا البارون (دى توت De Tott) بعد أن اكتسب ثقة السلطان العثمانى مصطفى الثالث بعد أن عاونه فى أعمال الدفاع خلال الحرب ضد روسيا أخذ يعرض عليه فى عام ١٧٧٣ فكرة حفر قناة بين البحرين ولكن السلطان لم يلبث أن توفى قبل تنفيذ هذه الفكرة ، فلما عاد (دى توت) إلى فرنسا قدم إلى حكومته فى عام ١٧٧٦ مذكرة طالبها فيها بأن تستولى فرنسا على مصر للاستئثار بتجارة الشرق حيث أن احتلال مصر سيجعل من الميسور على فرنسا إيجاد صلات وثيقة مع الهند وذلك عن طريق حفر قناة (غير مباشرة) تصل ما بين البحر الأحمر والنيل عند فرع دمياط (٣) . ولقد حدث بعد ذلك أن راح البارون (دى فالدنر De Waldner) يدعو إلى حفر قناة مستقيمة على أساس أن اختلاف مستوى البحرين إن هو إلا أسطورة منشؤها الجهل والخوف(٤) .

---

(١) Mazuel: L'Oeuvre Geogr de Linant, P 269, Hallberg, P 44

(٢) Hallberg, P 52

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : الحملة الفرنسية ص ٧٦ ، ٧٧ .

(٤) Roux, F.Ch : Les Origines de l'Exp. d'Egypte. P 106-107

أما الرحالة الفرنسي المعروف (فولني Volney ، ١٧٥٧ — ١٨٢٠) فإنه بعد زيارته لمصر بين عامي ١٧٨٣ — ١٧٨٥ أخذ ينادي بخروج مصر من تحت السيادة العثمانية ودخولها تحت حكم دولة أخرى لها حضارتها المعروفة (ويقصد فرنسا) تقوم بحفر قناة (مباشرة) بين البحرين .

غير أن الحوادث لم تلبث أن أرغمت فرنسا على إرجاء مشروعاتها «الاستعمارية» بمجرد أن انفجر بركان الثورة الفرنسية في عام ١٧٨٩ وتألبت الدول الأوروبية ضد الثورة ثم تألف التحالف الدولي الأول ضد فرنسا عام ١٧٩٣ ، وبعد خمس سنوات أتيحت الفرصة لحكومة الإدارة لإرسال حملتها المشهورة لغزو مصر فكان في مقدمة الأوامر الصادرة إلى (جيش الشرق) بقيادة (بونابرت) في ١٢ ابريل عام ١٧٩٨ أن يقوم قائد الحملة بشق برزخ السويس واتخاذ الوسائل الضرورية لضمان استيلاء الجمهورية استيلاء تاماً على البحر الأحمر (١) .

٭ ٭ ٭

مشروع (لوبير Lepère) :

أما حملة (بونابرت) فقد فتحت بفضلها صفحة جديدة في تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وقد بلغ من اهتمام (بونابرت) بالمشروع أن رغب في التعرف بنفسه على موضع القناة القديمة التي كانت تربط — في عصور خلت — النيل بالبحر الأحمر ، وذلك للاسترشاد بها في شق القناة التي اعتزم حفرها في البرزخ من أجل فائدة التجارة الفرنسية . وقد مهد (بونابرت) لذلك بالاستيلاء على السويس وتطهير المنطقة من العربان وقد عهد بهذه المهمة إلى الجنرال (بون Bon) ومعه (أوجين بوهارنيه Eugene Boh.) ياور بونابرت وذلك في ٨ نوفمبر ١٧٩٨ .

ولما كان (بونابرت) قد اعتزم استكشاف البرزخ بنفسه فقد خرج من القاهرة في ٤ نيفوز من السنة السابعة (٢٤ ديسمبر ١٧٩٨) وبرفقته الجنرالان

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكري : المرجع السابق ص ١٢٦ .

(برتييه Berthier) و (كفاريللى Caffarelli) وأمير البحر (غانتوم Gantheaume) والمهندس (لوبير) والعلماء (مونج Monge) و (برتوليه Berthollet) و (كوستاز Costaz) وغيرهم من أعضاء المجمع العلمى ، كما صحبه بعض المصريين من بينهم الشيخ أحمد المحروقى ، واتجه الركب نحو السويس .

وقد قام (بونابرت) بنفسه بالبحث عن آثار القناة القديمة واستطاع أن يعثر على بعض معالمها فى عدة جهات حتى العجرود شمال السويس ، ثم ذهب إلى بلبيس لفحص الطرف الآخر للقناة فسار مسافة فى وادى (طوميلات) حتى عثر على بعض آثار القناة القديمة فى تلك الجهات وبعد ذلك عاد الجميع إلى القاهرة . وعهد (بونابرت) إلى لجنة برئاسة المهندس (لوبير) بدراسة منطقة برزخ السويس والقيام بأعمال المساحة فيها وإعداد المشروع المنتظر لشق القناة .

وقد قامت اللجنة برحلات ثلاث إلى منطقة البرزخ : الأولى بدأت فى ٢٧ نيفوز من السنة السابعة (١٦ يناير ١٧٩٩) وبعد أن وصلت اللجنة إلى السويس غادرتها لاستكشاف المنطقة فى شمالها ، حتى وصلت إلى حوض البحيرات المرة ، واضطرت بسبب وله المياه إلى الاتجاه صوب وادى (طوميلات) حيث عثروا فى جانبه الشمالى على معالم القناة القديمة وتتبعوها حتى بلدة (العباسة) الواقعة عند مدخل الوادى ، ولما تعذر عليهم بعد ذلك تتبع الأثر عادت اللجنة إلى القاهرة عن طريق بلبيس للتزود بامدادات جديدة تعينهم على مواصلة البحث فوصلوا القاهرة فى ٩ فبراير ١٧٩٩ .

ولما كان (بونابرت) قد خرج بحملته على سوريا منذ ٦ فبراير ١٧٩٩ فقد توقفت مؤقتاً أعمال اللجنة حتى عاد (بونابرت) من الحملة السورية وشغل بمقاومة العثمانيين فى موقعة أبى قير البرية ثم رحل عن مصر إلى فرنسا، وعلى ذلك لم تستأنف اللجنة أعمالها فى برزخ السويس إلا فى عهد كليبر حيث خرج (لوبير) المرة الثانية فى ٢٩ سبتمبر ١٧٩٩ ومعه أخوه (جراتيان لوبير Gratien Lepère) و(سنت جنيس Saint Genis) و (فيفر Fevre) و دى شانوى De Chanoy)

و (البير Albert) وعبرهم ، وسارت اللجنة إلى بلبيس وأخذت فى قياس سطح البرزخ ابتداء من العباسة عند رأس وادى (طوميلات) حتى نقطة (سبع أبيار) ثم البحيرات المرة ، وتابعت سيرها إلى السويس ومنها عادت إلى القاهرة .

ولما كانت اللجنة فى رحلتيها السابقتين لم تدرس تلك المنطقة من البرزخ المجاورة للبحر المتوسط فقد خرجت اللجنة المرة الثالثة والأخيرة فى ١٤ نوفمبر ١٧٩٩ واتجهت شمالا فى هضبة التيه صوب ساحل البحر المتوسط ، ثم قفلت راجعة إلى القاهرة (١) .

وقد لقيت اللجنة فى رحلاتها الثلاث صعوبات كثيرة أثناء أبحاثها أهمها نقص الماء العذب لدرجة أنها اضطرت فى كثير من الأحيان إلى ترك مكان البحث لتعود إلى القاهرة أو لتذهب إلى السويس ، وثمة سبب آخر لتعطيل أبحاث اللجنة كان غزو الفرنسيين المعروف لسوريا (فبراير - يونيه ١٧٩٩) ، فأرجأت اللجنة أعمالها عدة شهور ، وإلى جانب ذلك فقد كانت اللجنة تعانى نقصاً فى الأجهزة ووسائل النقل وتتعرض لهجمات الأعراب فى الصحراء وتشكو من عدم اخلاص الأدلاء الذين استعانت بهم لإرشادها فى الصحراء إذ كثيراً ما كانوا يضللونها(٢).

ولقد كان من نتيجة هذه الصعوبات جميعاً أن وقع (لوبير) فى خطأ أساسى عندما أعلن عند اعتقاده بأن سطح البحر الأحمر يعلو بمقدار ثلاثين قدماً وست بوصات عن سطح البحر المتوسط ، فلم يلبث أن أكد تلك المخاوف التى ساورت القدماء من شق قناة مستقيمة بين البحرين المتوسط والأحمر .

وقد ضمن (لوبير) نتائج أبحاث اللجنة فى تقرير أعده بتاريخ ١٥ فريمير Frimaire من السنة التاسعة (٦ ديسمبر ١٨٠٠) بعنوان « مذكرة عن توصيل

---

(١) La Description de l'Egypte, Seconde ed. T. II, Etat Moderne, P 58-80

دكتور محمد فؤاد شكرى : عبد الله جاك منو ص ٦٣٢ — ٦٣٤ ؛
Roux, J. . Ch. l'Isthme et le Canal de Suez, T. I P. 142.

(٢) المراجع السابقة .

بحار الهند بالبحر المتوسط بواسطة البحر الأحمر وبرزخ السويس » (1) ، وقدمه بعد أكثر من عامين ونصف إلى القنصل الأول فى ٢٤ أغسطس عام ١٨٠٣، ولو أن هذا التقرير لم ينشر إلا فى عام ١٨٠٨ .

وقد قسم (لوبير) تقريره ثلاثة أقسام :

تحدث فى القسم الأول منها عن القناة المزمع حفرها بين السويس والنيل ، كما تضمن هذا القسم دراسة عن ميناء السويس والبحر الأحمر والملاحة فيه .

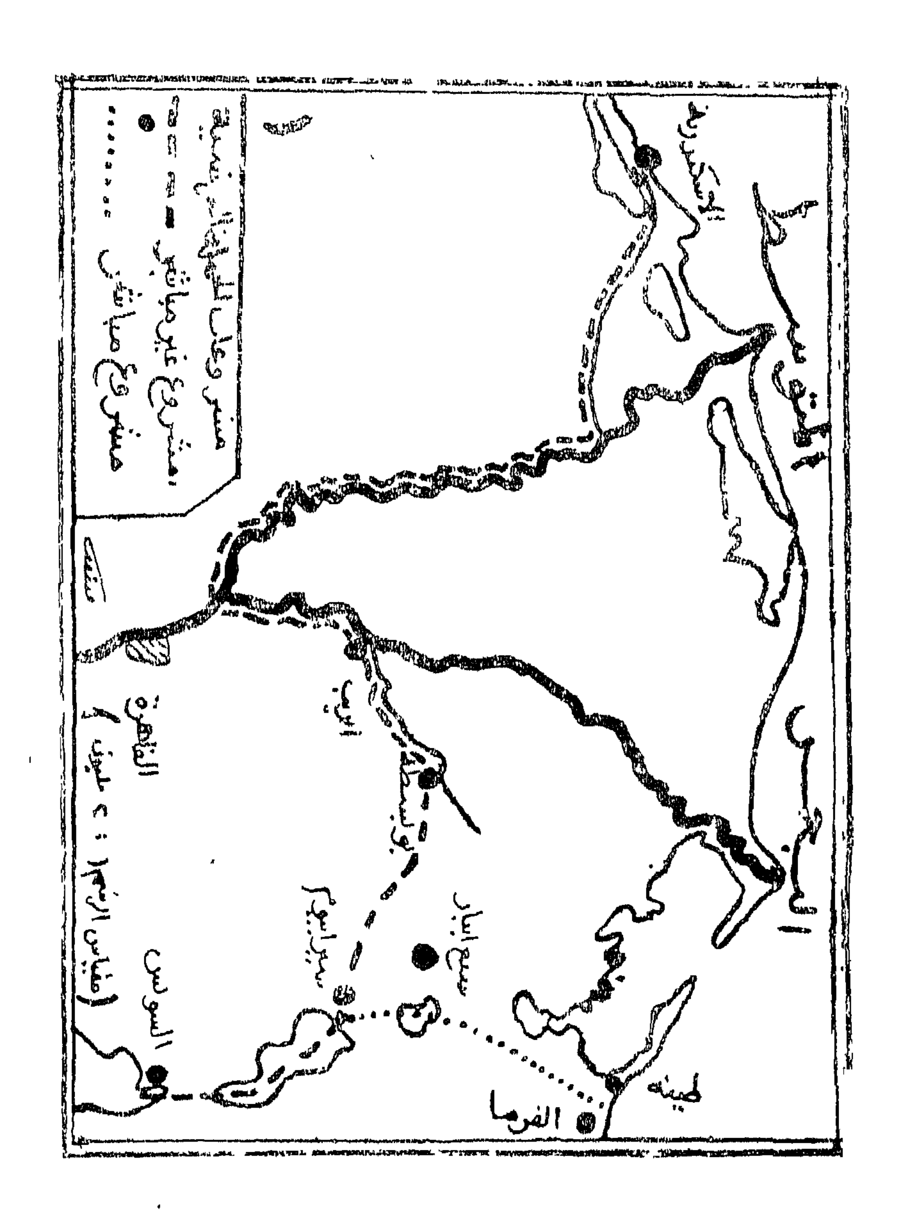
أما القسم الثانى فقد تناول فيه (لوبير) الملاحة فى فروع النيل نظراً لأن فرع رشيد كان من المنتظر أن يستخدم - طبقاً لمشروعه - فى الاتصال بين البحرين .

وفى القسم الثالث من التقرير تحدث (لوبير) عن قناة الاسكندرية التى تعتبر متممة للاتصال غير المباشر بين البحرين ، كما تضمن هذا القسم دراسة لمدينة الاسكندرية وميناثها .

ولقد ترتب على وقوع (لوبير) فى هذا الخطأ فى حساب مستوى البحرين أنه صار يعتقد بضرورة حل مشكلة توصيل البحرين على أساس إعادة حفر القناة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر ، ثم وصل النيل بالبحر المتوسط إتماما لهذا الاتصال . وعلى ذلك كانت القناة فى مشروع (لوبير) تمتد من (بوبسطة) عند بحر مويس حتى (جسر سنكة) عند مدخل وادى (طوميلات) لمسافة قدرها نحو ١٩ ½ كيلو متراً ، ثم تسير القناة فى وادى (طوميلات) نفسه من (جسر سنكه) حتى (سيرابيوم) ويبلغ طول المسافة ٧٢ ½ كيلو متراً ، ثم تتجه القناه نحو الجنوب الشرقى فى حوض البحيرات المرة ذاتها ويبلغ طول هذا الجزء نحو ٤٥ كيلو متراً ، وأخيراً تغادر القناة البحيرات المرة وتتجه جنوباً لتنتهى عند السويس بامتداد طوله نحو ٢١ ½ كيلو متراً . واقترح (لوبير) إقامة هويس عند الحافة الجنوبية للبحيرات المرة لتلافى انخفاض مستوى هذه البحيرات عن مستوى البحر الأحمر .

---

(1) " Memoire Sur la Communication de la Mer Des Indes à la Mediterranée par la Mer Rouge et l'Isthme de Suez "


البحر المتوسط
الاسكندرية
طينة
الفرما
سبع ابار
بوبسطة
أتريب
سيرابيوم
السويس
القاهرة
مقياس الرسم (١ : ٢ مليون)
مشروع غير مباشر
مشروع مباشر

هذا عن الذراع الشرقى للقناة ، أما فى الغرب فإن القناة تمتد من الاسكندرية إلى الرحمانية على فرع رشيد لمسافة تبلغ مائة كيلو متر تقريباً ، ثم تتمثل فى فرع رشيد نفسه من الرحمانية حتى رأس الدلتا ويبلغ طول هذه المرحلة نحو مائة وعشرين كيلو متراً ، ثم تسير القناة فى الفرع الشرقى للنيل من رأس الدلتا حتى مدخل وادى (طوميلات) لمسافة تبلغ نحو ثمانين كيلو متراً وبذلك يصبح طول المسافة بين الاسكندرية والسويس — طبقا لمشروع (لوبير) — نحو ٤٣٥ كيلومتراً .

وإلى جانب اختلاف مستوى البحرين استند (لوبير) فى وضع مشروعه (غير المباشر) على اعتبارات أخرى فى مقدمتها كثرة الرواسب من طمى النيل فى الخليج البيلوزى عند الفرما مما يؤدى إلى احتمال طمر مدخل القناة على البحر المتوسط ، ثم الاعتقاد بأن التجارة الداخلية لمصر سوف لا تستفيد من شق قناة مستقيمة بين البحرين مثلما تستفيد من القناة غير المباشرة .

ولم تكن القناة (غير المباشرة) هى كل ما أشار به (لوبير) لحل مشكلة الاتصال بين البحرين ، بل إن هذه القناة إنما كانت تمثل جانبا واحداً فحسب من مشروعه قصد منه إفادة حركة التجارة الداخلية ، إذ اقترح فى نفس الوقت — من أجل تيسير الملاحة البحرية وانتقال السفن من بحر لآخر — حفر قناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة إلى جانب القناة غير المباشرة التى سبق ذكرها . وتشترك القناة المستقيمة مع القناة غير المباشرة فى ذلك الجزء من المجرى الواقع بين السويس والحافة الشمالية للبحيرات المرة ، ثم تتخذ القناة المستقيمة لنفسها طريقا خاصا يمتد من الحافة الشمالية للبحيرات المرة حتى (رأس الميه) ثم تسير بحذاء الساحل الشرقى لبحيرة المنزلة حتى الفرما على البحر المتوسط لمسافة تبلغ — من شمال البحيرات المرة نحو تسعين كيلو متراً ، وبذلك يصبح طول القناة المباشرة بين السويس والفرما نحو مائة وخمسين كيلو متراً .

وكانت هذه القناة المباشرة تعتمد على مياه النيل التى تتجمع — طبقا لمشروع (لوبير) فى البحيرات المرة التى ستصبح بمثابة خزان تحيط به الجسور لمنع غرق الأراضى بمياه البحر الأحمر ، وتقوم البحيرات المرة بتغذية ذلك الجزء من القناة المباشرة المتجه شمالا نحو الفرما . وأوضح (لوبير) أن سرعة المياه فى القناة

المباشرة — نتيجة الانحدار نحو الشمال — سوف تؤدى إلى تطهير المجرى من الرمال التى قد تنقلها الرياح من الصحراء ، كما توقع (لوبير) عدم طمر مدخل القناة على البحر المتوسط لأن قوة تيار الماء الجارى فى القناة سوف تضمن تطهير المدخل وتعميقه على الدوام (١) .

وقد تضمن تقرير (لوبير) — إلى جانب المشروع — دراسة جيولوجية المنطقة التى ستخترقها القناة وكذلك عرضا تاريخيا للمشروعات المختلفة التى وضعت لتوصيل البحرين فى مختلف العصور ، ثم دراسة وافية عن الملاحة فى البحر الأحمر وعن مينائى السويس والاسكندرية ومدى صلاحية كل منهما لاستقبال السفن وإيوائها . وبالإضافة إلى ذلك تضمن التقرير قائمة مفصلة للأماكن التى مرت بها اللجنة أثناء زياراتها للبرزخ والمقاييس التى حصلت عليها فى كل منطقة . وختم (لوبير) تقريره بوضع خطة لتنفيذ المشروع الذى قدر تكاليفه بنحو ثلاثين مليون فرنك واستخدام عشرة آلاف عامل لمدة أربع سنوات (٢) .

ولم يكن مشروع (لوبير) وافياً بالأغراض المتوخاة منه لأنه — نظرا لاعتماده على مياه النيل فى تغذية القناة بين البحرين — لم يكن منتظرا تشغيل القناة طول العام وإنما فى فترة ارتفاع منسوب مياه النيل فقط ، بينما تتعطل الملاحة فى القناة فى الفترة الباقية من العام وهى فترة التحاريق مما يؤدى إلى الإضرار بالملاحة والتجارة .

ومع ذلك فإن مشروع (لوبير) لم يكن يخلو من مزايا كانت موضع تقدير الكثيرين من المتخصصين ، وذلك أنه إذا أمكن استبعاد الخطأ الحسابى الذى وقع فيه (لوبير) عند اعتقاده بوجود الاختلاف بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر فالذى لا شك فيه أن (لوبير) كان صاحب الفضل فى الإشارة — لأول مرة فى تاريخ مشروع توصيل البحرين - إلى الحل الطبيعى المنتظر لمشكلة توصيل بين البحرين وهو شق قناة مباشرة بينهما ، وبذلك نبه الأذهان إلى هذا الحل

(١) La Description de l'Egypte, Seconde edit. T. II. Etat Moderne, P. 161.

(٢) Micard le Canal de Suez et le Genie Français, P. 55-56.

السلمي وعكف الفنيون الذين تناولوا المشروع وتعهدوه بعد (لوبير) على محاولة التغلب على الصعوبات التى كانت تعوق تنفيذ مشروع القناة المباشرة . كما أن (لوبير) ضمن تقريره كثيراً من المعلومات عن ظروف المنطقة التى سوف تخترقها القناة ودراسة الملاحة فى البحر الأحمر ، وجدولا بالمقاييس التى انجزها فى منطقة البرزخ ، وكان لهذه الدراسات جميعاً أثر كبير على المحاولات التالية التى بذلت لشق القناة فأسدت معونة كبيرة لجميع الأبحاث التى جاءت بعد (لوبير) واسترشدت بآرائه ودراساته (١) وعلى الأخص السان سيمونيين و (لينان دى بلفون) .

هذا هو المشروع الذى وضعه (لوبير) لحل مشكلة الاتصال بين البحرين ، وهو المشروع الذى عكف السان سيمونيون على دراسته بعد ما صح عزمهم على الرحيل إلى مصر للمساهمة فى شق طريق مائى يصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، ذلك المشروع الذى أثار انتباههم وتحمسوا لتنفيذه لصلته الوثيقة بالمبادىء التى اعتنقوها وبشروا بها منذ عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) .

---

(١) Micard, P. 56-58.

الفصل الثانى

محاولة السان سيمونيين الأولى

الإعداد لتنفيذ المشروع :

حدد السان سيمونيون هدفهم من الرحيل إلى مصر بزيارة منطقة برزخ السويس ، وهى المنطقة التى تفصل البحر المتوسط عن البحر الأحمر، وذلك لإتمام البحوث والدراسات التى كانت قد بدأت حديثاً على أيام الحملة الفرنسية على مصر ، واختيار أفضل السبل لشق طريق مائى للمواصلات يربط هذين البحرين (١) .

واستعدادات السان سيمونيين لتنفيذ المشروع تشمل جهوداً هندسية فنية وأخرى سياسية ؛ أما الجهود الهندسية فتتمثل فى دراسة المشروعات التى سبق وضعها لتوصيل البحرين فى مختلف العصور وقد كلف الأب (انفانتان) زميله المهندس (فورنل Fournel) بالبحث فى دور الكتب عن الوثائق والبيانات والمعلومات المتصلة بجميع البحوث السابقة . فعكف (فورنل) على تنفيذ هذه المهمة واجتهد فى جمع المعلومات عن مختلف المشروعات التى سبق وضعها لشق برزخ السويس .

وفى مكتبة (حديقة النباتات Jardin des Plantes) لفتت نظر (فورنل) الأعمال التى قام بها المهندس (لوبير Lepère) على عهد الحملة الفرنسية، ولم يلبث (فورنل) أن قدم إلى الأب (انفانتان) بيانات وافية عن مشروع توصيل البحرين (٢) .

ولما كان تنفيذ المشروع يتطلب إعداد خطط وخرائط وتصميمات ، وهذه الأعمال من اختصاص المهندسين، فقد اهتم السان سيمونيون بأن يضموا إلى جماعتهم

(١) Lettre de Fournel à Arlès Dufour de Marseille, le 3 Sept. 1833; Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I, P. 424-427.

(٢) D' Allemagne, R. : Les Saint Simoniens, P. 358.

عددا من المهندسين المتخرجين من مدرسة (الهندسة العليا Polytechnique) بمختلف أقسامها سواء من الطرق والكبارى أو المناجم أو الأبحاث المائية ، وتوثيق الصلات مع هؤلاء المهندسين والاطمئنان إلى حماسهم للمشروع (١) ، حتى أصبحوا يلمسون - كما يقول (فورنل) قلوباً متفانية وأذهاناً متفتحة للمشروعات العظيمة وسواعد مستعدة دائماً للعمل فى سبيل خدمة الإنسانية « وبهذا يمكن الاطمئنان إلى أننا نستطيع السير فى الخطة ، ونحن واثقون أن جميع الأمم سوف ترحب بها دون تنافس ما دامت المصالح واحدة (٢) » .

وقد أنفق السان سيمونيون نحو عامين فى إعداد هذه الفئة من المهندسين إلى جانب عدد من العمال الفنيين ، بحيث أصبح فى مقدورهم اقتحام ميدان العمل لتنفيذ المشروع بعد أن أصبح يحيط بالأب (انفانتان) عدد من الأفراد ذوى المقدرة والنشاط المتفانين فى أداء عملهم (٣) .

وقد مهد (انفانتان) لرحلته إلى مصر بإيفاد مجموعة من أتباعه إليها لإعداد العدة لاستقباله هو وصحبه ، وكانت أولى وفود السان سيمونيين إلى مصر تلك المجموعة المكونة من (كايول Cayol) و(بانتييه Pantier) و(جرمين Germain) و (فلينشى Flichy) ، إذ غادر هؤلاء فرنسا فى ٧ ابريل سنة ١٨٣٣ على إحدى السفن النمسوية فوصلوا إلى الإسكندرية فى آخر الشهر نفسه ولما كان هؤلاء السان سيمونيون لا يملكون شيئا فقد آواهم أحد مواطنيهم الفرنسيين فى الإسكندرية وهو مسيو (كافيليا Caviglia) الذى ساعدهم كذلك فى تدبير مكان يعقدون فيه الاجتماعات ويلقون الأحاديث لتعريف الناس بمبادئهم .

وعقد الفوج الأول من السان سيمونيين عدداً من الاجتماعات بالإسكندرية كان أولها فى ١١ مايو سنة ١٨٣٣ وحضر هذا الاجتماع بعض ممثلى الدول الأجنبية

---

(١) ، (٢) . Lettre de Fournel à Arlès Dufour citée dans Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX P 89,90.

(٣) Lettre d'Enfantin à M. Ardoin en 28 Aout 1833, Arsenal 7647, fo. 490, citée dans . Ovures de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 84, D'Allemange, P. 359.

ونفر من الموظفين الأجانب فى الحكومة المصرية ، وفى الاجتماع الثانى الذى عقد فى ١٨ مايو سنة ١٨٣٣ تناول السان سيمونيون فى حديثهم مبادئهم عن التعليم والملكية الخاصة وإلغاء الميراث ومساواة المرأة بالرجل .

وقد كان (كايول) كما جاء فى رسالة منه إلى زميله (ارليه دوفور) فى ٢١ مايو سنة ١٨٣٣ - مرتاحاً للأثر الذى أحدثه نشاطه فى الإسكندرية إلا أنه كان متألماً لأنه كان يرى أن الفرنسيين أقل الناس إقبالا على سماع أحاديثه (١) .

وبينما كان (كايول) ومن معه من السان سيمونيين يواصلون دعايتهم لمبادئهم فى الإسكندرية ، وصل إلى تلك المدينة فى ٢٤ مايو سنة ١٨٣٣ نفر آخر من السان سيمونيين على رأسهم (بارو Barrault) .

وكان (بارو) قد رحل فى ٢٢ مارس سنة ١٨٣٣ - عقب سجن (انفانتان) - صوب الشرق ، ومعه من السان سيمونيين الطبيبان (ريجو Rigaud) و (كونيا Cogniat) . والكاتبان (أوربان Urbain) و (جرانال Granal) ومهندس الطرق والكبارى (ديشارم Descharmes) ، والضابط السابق بالبحرية (براكس Prax) ، والمثال (الريك Alric) ، والضابط السابق بالمدفعية (تورنيه Tourneux) ، والموسيقى (دافيد David) علاوة على (توشيه Toché) و (كارولوس Carolus) و (جستوس Justus) غادروا فرنسا على السفينة (لا كلوريند La Clorinde) فوصلوا إلى الاستانة فى ١٥ ابريل سنة ١٨٣٣ ، وما أن نزلوا إلى البر حتى أخذوا يسيرون مرتدين ملابسهم الغريبة مخترقين الشوارع وخاصة المزدحمة يرددون أغانيهم ويحاولون لفت أنظار الناس إليهم ، ولقد استاءت الحكومة العثمانية من وجودهم فى أراضيها لأنها كانت تعتبر مذهبهم ومبادئهم مما يتعارض مع قوانين البلاد ونظمها وعاداتها (٢) .

---

(١) D'Allemagne, R. . Les St. Simoniens, P. 331

(٢) D'Allemagne, R. Les St. Simoniens, P. 375.

ولذلك فإن الحكومة التركية لم تلبث - بعد سلسلة من التصرفات القاسية والمعاملة السيئة (١) - أن أبعدتهم عن العاصمة إلى الدردنيل ثم إلى أزمير تمهيداً لإبعادهم جميعاً عن البلاد . واستطاعت الحكومة العثمانية أن تقنع الأميرال (روسان Roussin) سفير فرنسا بوجهة نظرها فألح من جانبه على السانسيمونيين بضرورة مغادرة البلاد .

وفى ١٦ مايو غادر (بارو) ومعه بعض رفاقه (٢) أزمير تاركا الباقين فيها ، واتجه إلى الإسكندرية فوصلها فى ٢٤ مايو سنة ١٨٣٣ ، وقد اهتم زملاؤه بخلع ملابسهم وحلق ذقونهم (الحاهم) بمجرد وصولهم حتى لا يبدو منظرهم غريباً فتساء معاملتهم كما حدث لهم فى الاستانة .

وفى الإسكندرية انضم (بارو) ورفاقه إلى (كايول) ومن معه ، وأخذ (بارو) يعد العدة لعقد بعض الاجتماعات مثلما فعل (كايول) من قبل ، وفعلا عقد (بارو) الاجتماع الأول فى ٢٩ مايو والثانى فى أول يونيو سنة ١٨٣٣ ، وكان فى نيته كذلك أن يغادر الإسكندرية إلى القاهرة ليقيم حفلا عند سفح الهرم لولا أن أثناه عن ذلك القنصل الفرنسى (ميمو Mimaut) وحذره من مغبة التوغل مع أتباعه فى قلب البلاد .

وفى ٩ يونيو ١٨٣٣ غادر (بارو) الإسكندرية عائداً إلى أزمير للاطمئنان على بقية رفاقه (٣) ، وظل (بارو) فى أزمير حتى غادرها المرة الثانية فى ٦ أغسطس ١٨٣٣ ومعه (دافيد) ومرا فى طريقهما بجزيرتى رودس وقبرص

---

(١) Lettre de Cognat au Pére Enfantin en 9 Mai 1833, Arsenal 7708, Lettre de Barrault à Enfantin en 9 Mai 1833, Arsenal 7646. fo 128 D'Allemagne, P. 375

(٢) وهم : « توشيه » ، « تورنيه » ، « رجو » ، « أوربان » ، « ديشارم » .

(٣) كان « كونبا » ، « جرانال » قد غادرا ازمير فى ١٥ يونيو ١٨٣٣ وفى طريقهم الى مصر زارا لبنان وسوريا قبل وصولهم الى الإسكندرية فى أوائل سبتمبر ، وقد التقى بهم البارون « دى بوالكونت » فى لبنان :

Douin, G. . La Mission du Baron de Boislecomte dans l'Egypte et la Syrie en 1833, P. 216.

ثم ببيروت ويافا قبل أن تصل بهما السفينة إلى الإسكندرية فى أوائل أكتوبر ، وهكذا تجمع من السان سيمونيين فى مصر نحو عشرين شخصا[1] قبل وصول الأب (انفانتان) ومن معه من فرنسا .

وعقب مغادرة (بارو) أزمير فى المرة الأخيرة أرسل إليه الأب (انفانتان) رسالة بتاريخ ٨ أغسطس ١٨٣٣ تتضمن تعليماته بخصوص الاستعدادات التى يجب أن يقوم بها (بارو) ومن معه من أجل مشروع توصيل البحرين ، فطلب (انفانتان) من (بارو) أن يقوم هو وزملاؤه بإعداد كافة البيانات عن المشروعات التى سبق التفكير فيها لتوصيل البحرين وكذلك كلف هؤلاء بالقيام ببعض الأعمال التحضيرية قبل وصول (انفانتان) وبقية الاتباع . فطلب (انفانتان) من (بارو) أن يعهد إلى المهندس (ديشارم) ومعه (كايول) بزيارة منطقة برزخ السويس زيارة استطلاعية ، بينما يتوجه آخرون إلى السويس ذاتها ، من بينهم (براكس) كمهندس و (ماشيرو) و (الريك) كرسامين[2] .

وفى نفس رسالته إلى (بارو) فى ٨ أغسطس سنة ١٨٣٣ وعد (انفانتان) أتباعه الذين سبقوه إلى مصر بأنه سوف يصطحب معه عدداً آخر من المهندسين مثل (فورنل) ومن العلماء مثل (هولشتين Holstein) و (أولفييه Ollivier) و (بيتيه Petit) وكذلك بعض العمال .

وأهم ما يلاحظ أن نشاط السان سيمونيين الفنى لم يتمخض عن وضع مشروع محدد لتوصيل البحرين قبل حضورهم إلى مصر وإنما اقتصر نشاطهم على دراسة المشروعات السابقة وما يتعلق ببرزخ السويس من بيانات تاركين وضع مشروع للقناة لحين حضورهم إلى مصر وإتمام بحوثهم ودراساتهم فى المنطقة التى سوف تشقها القناة .

---

(١) وكان قد غادر مرسيليا فى ٢٩ يوليو ١٨٣٣ فوج آخر من السان سيمونيين متجهين صوب مصر .

(٢) Lettre d Enfantin à Barrault en 7 Août 1833, Arsenal 7617;
D'Allemagne, P. 357.

ولم تكن البحوث التمهيدية التى قام بها السان سيمونيون قبل رحيلهم إلى مصر مقصورة على المجال الفنى الهندسى فحسب بل شملت أيضاً الجانب السياسى للمشروع ويتجلى ذلك فى محاولة جس نبض الحكومة العثمانية ، وكذلك حكومة انجلترة لمعرفة إلى أى حد يمكن أن تؤيد كل منهما المشروع أو تعارضه ، ومن أجل ذلك كتب (فورنل) إلى أحد المتصلين بجماعة السان سيمونيين وهو دكتور (بايلى) يطلب منه أن يتعرف على وجهة نظر انجلترة أزاء مشروع توصيل البحرين وذلك عن طريق ممثليها فى الاستانة .

ولم يكن رد الدكتور (بايلى) مشجعاً للسان سيمونيين ، لأنه — كما ورد فى خطابه إلى (فورنل) فى أغسطس ١٨٣٣ (١) — خرج من اتصالاته فى الآستانة بنتائج مفادها أن انجلترة تخشى أن يترتب على تنفيذ مشروع القناة ازدياد نفوذ (محمد على) فى مصر بحيث يتفوق على غيره من الحكام الآخرين الذين يتولون الحكم فى الأقطار العديدة التى تتكون منها الدولة العثمانية ، كما كانت انجلترة ترى أنه من الواجب عليها السعى للاحتفاظ بالهند بمنأى عن نشاط فرنسا والنمسا . وأنه إذا صارت بحار الهند — بعد شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر — فى متناول الأساطيل الفرنسية والنمسوية فإن مركز انجلترة فى الهند سوف يكون حرجا ومن ثم فإن انجلترة - كما يقول (بايلى) - لاتوافق على مشروع القناة ، وقد بين (بايلى) للسان سيمونيين أن الانجليز إذا كانوا يبحثون فى استخدام طريق الفرات والخليج الفارسى للوصول إلى الهند فذلك من أجل البريد والأنباء لا من أجل التجارة التى يقنعون بنقلها عن طريق الرأس .

فكرة الحياد :

وإلى جانب ذلك بحث السان سيمونيون وسيلة تنفيذ مشروع البحرين وتمويله، وتوصلوا فى هذا السبيل إلى أن التنفيذ يمكن أن يكون فردياً بمعنى أن يقوم به أفراد أو جماعة ينتمون إلى واحدة فقط من الدول الأوروبية ، وقد يكون

(١) Lettre de Dr. Bailly à Fournel en Août 1833, Arsenal 7647, fo. 186, D'Allemagne, P. 358-9.

التنفيذ جماعياً أى تشترك فيه الدول الاوروبية جميعاً . وأعلن السان سيمونيون عن تفضيلهم لتنفيذ المشروع جماعياً فدعوا إلى مساهمة الدول فى ذلك حتى لاتحاول أى من الدول الأوروبية ـ وعلى الأخص انجلترة ـ أن تحصل على امتيازات خاصة فى المشروع فى حالة ما إذ قامت بتنفيذه دولة واحدة .

ومن أجل الحيلولة دون حصول دولة واحدة على امتيازات خاصة فى مشروع القناة طافت فكرة الحياد بخواطر السان سيمونيين فأعربوا عن أملهم فى أن ينعقد (مؤتمر أوروبى) من ملوك الدول الأوروبية لتنفيذ المشروع ، وذلك لأن الضمانات التى توفرها الدول مجتمعة أفضل من تلك التى تتعهد بها دولة واحدة (١).

وهكذا نرى أن السان سيمونيين كانوا يريدون أن تكون القناة بين البحرين عملا دولياً تساهم فيه الدول المختلفة ولا يقتصر تنفيذه على دولة بمفردها وهى نفس الفكرة التى اهتدى بها (دى لسبس) فيما بعد (٢) .

وقد آمن السان سيمونيون بفكرة (تدويل) مشروع القناة بين البحرين لدرجة أنهم فكروا فى فصل منطقة برزخ السويس وانتزاعها من الحكم المصرى ، وقد عبر (انفانتان) عن هذه الفكرة ودافع عنها مدعياً « أن خليج السويس والدلتا إنما يبعد كل منهما عن الآخر ولا يكمله ، بالرغم من أنهما يكونان أرضاً مصرية حيث أن حدود مصر السياسية قد ضمتهما إلى بعضهما بعضاً ، ومع ذلك فلا يوجد ثمة ارتباط بينهما مادامت الصحراء تفصل القناة عن مصر (٣) ... »

ولاشك أن الأب (انفانتان) بهذا التفكير قد تجاهل وجود تلك الوحدة الطبيعية التى تربط بين أقاليم مصر المختلفة والتى تحول دون انتزاع منطقة القناة من الحكم المصرى لوضعها تحت إشراف أجنبى على يد الدول الاوروبية .

٭ ٭ ٭

---

(١) Lettre de Fournel à Arlès Dufour de Marseille le 3 Sept. 1833, Citée dans Oeuvres ... T. IX, P 90; Roux, Ch J. . L'Isthme ..T I, P. 424-7,

(٢) Siegfried, A. : Suez, Panama et les Routes...P 36.

(٣) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٨٤ .

الرحلة :

وفى ٢٩ أغسطس ١٨٣٣ غادر الأب (أنفانتان) باريس متجهاً - مع أتباعه - إلى ليون ، حيث انضم إليه عدد آخر من الأتباع واتجه الجميع إلى مارسيليا . وفى أوائل سبتمبر ١٨٣٣ كان (انفانتان) ومعه (فورنل) و (لامبير Lambert) و (هولشتين Holstein) ، و (أوليفييه Ollivier) ، و (بيتيه Petit) ، و (أوار Hoart) ، و (دوجريه Duguet) مجتمعين فى مارسيليا فى انتظار سفينة تقلهم إلى مصر ، وفى خلال فترة الانتظار هذه أخذوا فى مراسلة كثير من أصدقائهم فى مختلف أنحاء فرنسا لابلاغهم الطريق الذى عزموا على ارتياده مع طلب العون الأدبى والمادى فى هذا المشروع (المقدس) (١) .

وأوفد السان سيمونيون (دوجويه) قبلهم إلى مصر لاعداد العدة لاستقبالهم وتوفير المأوى لهم بالاستعانة بمسيو (ميمو Mimaut) قنصل فرنسا فى مصر ، فرحل (دوجويه) فى ١٨ سبتمبر ١٨٣٣ مزوداً ببعض التعليمات من (فورنل) خصوصاً ، وكان أهم ماورد فى هذه التعليمات تكليف (دوجويه) بالالمام ببعض المشروعات الصناعية والعلمية التى كانت تشغل بال (محمد على) فى ذلك الوقت ، وذلك لكى يتعرف السان سيمونيون على المشروعات التى كان (محمد على) ينوى إقامتها حينئذ ليستعدوا المشاركة فيها تحقيقاً للهدف الذى وجههم إلى مصر وهو المساهمة فى المشروعات المختلفة حتى تثبت أقدامهم فى البلاد . وإلى جانب هذا فقد تضمنت تعليمات (فورنل) إلى (دوجويه) البحث عما إذا كان فى مصر انجليز يهتمون بفكرة توصيل البحرين ويفكرون فى تنفيذها ، واعداد بيانات عن هؤلاء الانجليز وخططهم لتنفيذ المشروع سواء من الناحية الهندسية أو من ناحية طريقة توفير رؤوس الأموال والأيدى العاملة اللازمة لتنفيذه ، وتجهيز تلك البيانات لحين حضور السان سيمونيين إلى مصر ، كما طلب السان سيمونيون من (دوجويه) كذلك التقصى عما إذا كان ثمة مشروع انجليزى لتحقيق الاتصال بين البحر المتوسط والخليج الفارسى عن طريق نهر الفرات(٢) .

---

(١) Lettre de Hoart à Picard en 9 Sept 1833, Arsenal 7619. fo 10, D'Allemagne, P. 360.

(٢) Arsenal 7619, fo I4 verso : D'Allemagne, P. 361.

وإذا كان السان سيمونيون قد أوفدوا (دوجويه) قبلهم إلى مصر فى سبتمبر ١٨٣٣ لبحث واستقصاء هذه المشروعات وإعداد بيانات عنها لتقديمها إليهم عند وصولهم إلى مصر فلا بد أن (دوجويه) قد قدم لهم عند حضورهم تقارير بخلاصة أبحاثه وما توصل إليه من معلومات ، ومن المرجح أن (دوجويه) ـ وقد عهد إليه ببحث مشروعات انجلترة فى ذلك الوقت لحل مشكلة الاتصال بين البحر المتوسط والبحار الشرقية ـ قد ألم عند حضوره إلى مصر بتلك الدراسات التى قام بها (تشيزنى Chesney) وأبحاثه بخصوص إيجاد اتصال ما بين البحرين وقدمها (دوجويه) إلى أعضاء الجماعة ، فقد كانت انجلترة قبيل حضور السان سيمونيين تفاضل بين الطريق من البحر المتوسط إلى الخليج الفارسى عبر سوريا وبلاد ما بين النهرين ، وبين الطريق البرى عبر مصر ، ولذلك أوفدت (تشيزنى) عام ١٨٣٠ لدراسة الطريق البرى تمهيداً لاتخاذ قرار بصدده ، ووصل (تشيزنى) إلى الاسكندرية فى مايو ١٨٣٠ وكانت أولى الخطوات التى اتخذها هى البحث فى إمكان تحويل طريق مصر البرى إلى طريق مائى بحفر قناة فى برزخ السويس ، فقام بزيارة لمنطقة البرزخ ، وخرج من دراسته هذه بنتيجة تخالف ما ذهب إليه مهندسو الحملة الفرنسية ، إذ أعلن أنه لا يوجد اختلاف يذكر بين مستوى البحرين وذهب إلى حد القول بإمكان حفر قناة مستقيمة بين السويس والفرما (١) .

ورغم أن (تشيزنى) أعلن تساوى مستوى البحرين فان النتائج التى وصل إليها وأعلنها لم تكن لتستطيع أن تمحو بسهولة الأثر الذى خلفته بعثة الحملة الفرنسية برئاسة (لوبير) ، ذلك أن (تشيزنى) كان من ضباط المدفعية ومن غير المتخصصين فى الأعمال المائية ، علاوة على أنه لم يقم إلا بزيارة واحدة لبرزخ السويس ومن ثم لم تتح له فرصة القيام بأبحاث عميقة ودراسات مستفيضة (٢) .

---

(١) Ritt, O : Le Canal de Suez, P. 90;

Roux, Ch. J. : L'Isthme et le Canal de Suez, T I, P. 175.

(٢) Hilaire, Barth Saint : Lettres sur l'Egypte, P 9.

ووصل (دوجويه) إلى الاسكندرية فى ١٠ أكتوبر ١٨٣٣ وأبلغ (بارو Barrault) تعليمات الأب (انفانتان) و (فورنل) ، ولم يلبث (بارو) أن أبلغها بدوره إلى زملائه المقيمين فى مصر وعلى الأخص (أوربان Urbain) و (كونيا Cognat) .

وأخيراً غادر (انفانتان) ميناء مارسيليا فى صباح الثالث والعشرين من سبتمبر ١٨٣٣[1] على ظهر السفينة (ولى العهد) (Prince Héréditaire) ومعه (فورنل) ، و (لامبير) مرتدياً زى مهندسى المناجم ، وبصحبتهم (أوليفييه) و (هولشتين) وغيرهم من السان سيمونيين ميممين شطر مصر لتنفيذ مشروعاتهم فى ذلك الجزء من أرض أفريقيا « فى مصر القديمة بماضيها الفتية بمستقبلها ، تلك البلاد التى يريد العالم الحديث أن يطرقها لكى يغير من حياتها لا لكى يقضى عليها ، من أجل تنفيذ تلك المشروعات التى سوف تعود على مصر والعالم بالفائدة ، ولتقريب الوقت الذى يتحقق فيه الاتصال بين البحرين وحفر ذلك الطريق إلى الهند الذى كان يحلم به (بونابرت) ، وجعل مصر — كما كان يريد — حديقة جميلة ومكاناً تتجمع فيه تجارة العالم[2] » .

وترك (انفانتان) فى فرنسا اثنين من أتباعه المخلصين هما (أوار Hoart) و (برونو Bruneau) وعهد إليهما بمهمة اقناع أشخاص آخرين ودعوتهم للحاق به وصحبه ، وكذلك لجمع الأموال حتى يتمكنا من إرسال ألف فرنك شهرياً إلى الأب (انفانتان) كتبرع من أبنائه وأتباعه . ولكن الصعاب صادفت (أوار) و (برونو) فى مهمتهما ، ورغم طوافهما بكثير من المدن والأقاليم حيث لقيا استقبالا طيباً لشخصيهما إلا أنهما لم يجدا لدى الناس تحمساً للمشروع ولا استجابة لرغبة (انفانتان) ، فإن الناس رغم اقتناعهم بعظمة المشروع إلا أن معظمهم كان يعتقد أن الصعوبات التى تقف فى طريق تنفيذه أقوى من أن يتغلب

---

(١) Lettre de Lambert à Sa Soeur en I er Nov. 1833. Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. IX, 139-140

(٢) Lettre d'Enfantin à Colonel Brack en 19 Nov 1833 : Oeuvres de S. S. et d'Enf. T. X. P. 55-56.

عليها أحد (١) . ولذلك فإنه بعد رحلة طويلة لم يتمكن (أوار) و (برونو) من جمع أكثر من ٩٥٤ فرنكا أنفقا منها على رحلتهما ٥٥٤ فرنكا وبعثا بالباقى إلى الأب (انفانتان) (٢) ، وقد بلغ من عدم اقتناعهما بجدوى مهمتهما فى فرنسا أن طلبا من (انفانتان) اعفاءهما منها والإذن لهما بأن يتبعاه إلى مصر .

وبعد رحلة بحرية دامت شهراً كاملا رست الباخرة بالأب (انفانتان) فى ميناء الاسكندرية فى الثالث والعشرين من أكتوبر ١٨٣٣ (٣) ، ومعه ذلك النفر من أتباعه المتخصصين فى الهندسة والزراعة والطب والتعليم والفن ، أولئك الذين عزم على أن يكون منهم جالية صغيرة ويعمل على زيادتها بالتدريج طبقاً للحاجة إلى خدماتهم وإذا ما رأى أن هذا الفوج الأول قد أظهر كثيراً من الكفاءة وحقق كثيراً من الفائدة (٤) .

وقد أحسن (ميمو) قنصل فرنسا فى مصر استقبالهم (٥) ، كما لقوا ترحيباً من بعض الشخصيات الفرنسية الأخرى ممن أكدوا للسان سيمونيين أن والى مصر لايتراجع أمام أى مشروع يستهدف الفائدة الفعلية للبلاد ويضفى على شخصه المجد والعظمة (٦) .

---

(١) Lettre de Hoart à Enfantin en 15 Nov. 1833, Arsenal 7619, fo 25 : D'Allemagne, P 388.

(٢) Ibid.

(٣) Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1er Nov. 1833, Oeuvres T. IX, P. 139-140.

(٤) Lettre d'Enfantin à Colonel Brack, Op. Cit.

(٥) وقد وجد (انفانتان) فى استقباله وصحبه عددا من الأتباع الذين سبقوهم إلى مصر مثل (بارو) ، (دوجويه) ، (شاربان Charpin) (الريك) ، (كومب Combes)، (ديفيد David) (مارشال Marèchal)،(ربول Reboul) ، تاميزييه Tamisier)، (كولان Collin) ، (جرانال Granal) ، (اوربان) ، (كونيا) ، (ماشيرو) و(لامى) : D'Allemagne · Les Saint Simoniens, P. 49

(٦) Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1er Nov. 1833, Oeuvres T. IX, P. 140.

وقبل وصول السان سيمونيين الى مصر كان أحد المهندسين الانجليز ويدعى (والاس سوال Wallace Swall) يبحث بعض المشروعات الخاصة بربط أوروبا بالهند عن طريق نهرى الفرات والعاصى ، وكانت لهذا المهندس مكانة لدى (محمد على) حتى لقد كلفه البحث عن المعادن فى سوريا (١) . وعندما وصل (انفانتان) وأتباعه إلى مصر كان هذا المهندس الانجليزى قد توفى ، وفى نفس الوقت كان (محمد على) مهتما بإنشاء مدرسة للهندسة ويفكر فيمن يصلح لادارتها (٢) . أى أن (انفانتان) عندما حضر الى مصر كان يؤمل أن يبدأ نشاطهم فيها بأن يحل أحد أفراد جماعة السان سيمونيين محل المهندس الانجليزى (والاس) فى المهمة التى كان مكلفاً بها فى سوريا وهى البحث عن المعادن ، كما كان يؤمل أن يتولى أحد الأعضاء الآخرين إدارة مدرسة الهندسة التى كان (محمد على) يزمع إنشاءها (٣) .

ومع أن (انفانتان) كان يتوقع أن يجد من (محمد على) ترحيبا به وباتباعه إلا أنه بعد وصوله عبر لأحد أصدقائه عن وجوب سيرهم بحذر رغم أنهم اعتادوا قبل ذلك « أن يكونوا فى قوة الرياح واندفاعها » . ولعل هذا يرجع إلى أن (محمد على) كان غير مبال لإقامتهم فى مصر بعد طردهم من فرنسا لغرابة مبادئهم وخاصة بعد أن أبعدتهم الدولة العثمانية عن أراضيها خشية أن يسببوا اضطراباً للأمن العام ، ولعل هذا هو السبب الذى دفع (انفانتان) لأن يصطحب معه عدداً من أتباعه إلى القاهرة عند ما وصلها فى ١٢ نوفمبر ١٨٣٣ وهم (هو لستاين) و (أوليفييه) و (بتييه) علاوه على (دوخويه) تاركا الباقين فى الاسكندرية وعلى رأسهم (بارو) عله يمهد لهم السبيل ويحصل على موافقة (محمد على) على إقامتهم فى مصر بعد ما تبينوا أنه كان متردداً فى السماح لهم بالإقامة فى البلاد .

(١) D'Allemagne, Op Cit , P. 398

(٢) Lettre d'Enfantin à Hoart et Bruneau en 18 Nov. 1833, Oeuvres .. T IX, P. 181.

(٣) افتتحت الدراسة بمدرسة الهندسة ببولاق فى ١٥ المحرم ١٢٥٠ هـ (١٨٣٤ م) وقد ضمت لها فى العام التالى مدرسة المهندسين بالمناظر الخيرية وكذلك مدرسة المعادن بمصر القديمة . دكتور احمد عزت عبد الكريم : التعليم فى مصر ص ٣٦٢ .

وقد بدأ أفراد السان سيمونيين حياتهم فى مصر بالتمهيد لضمان طول إقامتهم فيها بتوطيد علاقاتهم بأفراد الجالية الفرنسية فى البلاد وفى مقدمتهم (ميمو) القنصل الفرنسى و (فردينان دى لسبس) نائب القنصل و (دى سيريزى) (De Cerisy) منشىء الأسطول المصرى والترسانة المصرية فى الاسكندرية ، وقد لقى السان سيمونيون معونة هؤلاء الفرنسيين ، فإن (دى لسبس) رغم أنه فى ذلك الوقت لم يكن يعرف السان سيمونيين وإنما يسمع عنهم فقط استطاع أن أن يقنع (محمد على) بتركهم يقيمون فى مصر ووعده بأن يستخدم سلطاته القنصلية فى ترحيلهم عنها إذا ما سببوا اضطراباً للأمن العام ، وبفضل هذا التدخل أقام السان سيمونيون فى مصر وظلوا موضع ترحيب من (دلسبس) أثناء إقامتهم فى البلاد[١] .

وقد فاتح السان سيمونيون القنصل الفرنسى (ميمو) بشأن مشروعهم لشق قناة بين البحرين ، وقد حاول (ميمو) أن يثنى (فورنل) — وكان قد انتقل هو و (لامبير) من الاسكندرية إلى القاهرة فى ١٨ ديسمبر ١٨٣٣ — عن مفاتحة الباشا فى مشروع القناة فى ذلك الوقت لأن (ميمو) كان يعتقد أنه من الأفضل عدم التقدم (لمحمد على) إلا بعد إعداد مذكرة مدروسة دراسة وافية وتستند إلى بيانات ومعلومات دقيقة . ولم يكن السان سيمونيون قد أعدوا شيئاً من هذا القبيل ، وكل ما فعلوه مجرد دراسات قاموا بها لكى يحيطوا هم ببعض الحقائق عن المشروع . وقد اقترح (ميمو) على (فورنل) و (لامبير) أن يمهد السان سيمونيون لمشروعهم الخاص بتوصيل البحرين وذلك بالدخول أولا فى خدمة الباشا[٢] ، حتى تتاح دراسة المشروع دراسة كافية بحيث يمكنهم تقديم مذكرة بخصوصه إلى والى مصر ، وحتى يحوزوا ثقة (محمد على) فيسهل عليهم بعد ذلك الحصول على موافقته على المشروع .

٭ ٭ ٭

(١) Bridier, L. : Une Famille Francaise, Les De Lesseps, P. 330, Courau, R. : F. de Lesseps, p. 45

(٢) D'Allemagne, R. : Les St. Simoniens, P. 398.

استعدادات السان سيمونيين :

لما كان الهدف الأول والأساسى من حضور السان سيمونيين إلى مصر هو شق قناة فى برزخ السويس كان من الطبيعى أن يكون أول ما يتجه إليه نشاطهم بمجرد وصولهم إلى مصر واستقرارهم فيها أن يسيروا فى الطريق الذى يؤدى بهم إلى تحقيق هذا الهدف(١) . وقد نصحهم القنصل الفرنسى — كما رأينا — بإعداد مشروعهم لوصل البحرين على أساس من الإحصاءات والدراسات الدقيقة قبل مفاتحة (محمد على) فى المشروع .

ومنذ بداية أكتوبر ١٨٣٣ وقبل وصول (انفانتان) ومن معه إلى مصر كانت قد بدأت الدراسات التمهيدية على أيدى ذلك النفر من السان سيمونيين الذين سبقوا (انفانتان) إلى مصر . ففى أوائل أكتوبر أوفد (بارو) اثنين من السان سيمونيين هما (الريك) و (كولان) لزيارة منطقة السويس وجمع المعلومات عن طبيعة الأرض وعمق الماء وعدد السفن التى تفد إليها من الهند ، وبعد أن درسا منطقة قناة السويس وكونا فكرة مبدئية عن خليج السويس عادا إلى القاهرة فى الوقت الذى وصل فيه (انفانتان) وصحبه إلى الاسكندرية(٢) .

وبعد ذلك بعث (انفانتان) ـ منذ ١٦ نوفمبر ١٨٣٣ - ببعض الرواد من من السان سيمونيين إلى منطقة برزخ السويس من بينهم (دوحويه) و (أوربان) و (سونرا Jules Sonnerat) للتعرف على الأماكن التى ورد فى الأخبار أن القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر كانت تمر بها وذلك استعداداً للرحلة التى كان (انفانتان) يزمع القيام بها بنفسه إلى منطقة البرزخ بعد وصول (لامبير) و (فورنل) من الاسكندرية إلى القاهرة .

ولذلك فإنه بعد وصول (لامبير) و (فورنل) إلى القاهرة فى ١٨ ديسمبر ١٨٣٣ قام (انفانتان) فى ١٠ يناير ١٨٣٤ بالرحلة إلى منطقة برزخ السويس يصحبه (السكسى بتيه Alex. Petit) و (هولنستين) و (أوليفييه) و (دوجويه) و(أوربان)وكان (انفانتان) مزوداً بخطابات توصية من (سليمان باشا الفرنساوى)

(١) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 212.

(٢) D'Allemagne p. 399

إلى رجال الإدارة فى المنطقة التى سوف يزورونها . وطاف (انفانتان) وصحبه بفرع دمياط وزاروا المنصورة وزفتى ثم اتجهوا بعد ذلك إلى قلب البرزخ وساروا بمحاذاة بقايا القناة القديمة حتى وصلوا إلى البحيرات المرة وتحققوا من أنه كان ثمة اتصال قائم فعلا بين النيل والبحر الأحمر فى العصور الخالية (١) وقامت بعثة السان سيمونيين خلال هذه الرحلة ببعض الأعمال الفنية الهندسية المتصلة بالمشروع فأجروا بعض المقاييس ووضعوا الخطوط الرئيسية لمشروع قناة (٢) .

وبينما كان (أنفانتان) وبعض اتباعه يقومون بهذه الدراسات فى برزخ السويس كان (فورنال) فى القاهرة يسعى لاقناع (محمد على) بالمشروع ، وبفضل مساعى القنصل الفرنسى وتزكيته « لفورنال » وثنائه على كفاءته فى الأعمال الهندسية وافق (محمد على) على استقبال (فورنال) للاستماع إلى آرائه . وفى الساعة التاسعة من مساء اليوم الثالث عشر من يناير ١٨٣٤ مثل (فورنال) ومعه (ميمو) أمام (محمدعلى) واستمر حديثهم نحو ساعتين ، وذكر الباشا لزائريه خلال هذا الحديث أنه يبحث تنفيذ مشروع الخط الحديدى بين القاهرة والسويس على أن يمده بعد ذلك إلى الاسكندرية وأنه من أجل ذلك أرسل إلى انجلترة يطلب أحد المهندسين المختصين ، وسأل (محمد على) (فورنال) عن الوقت التى يستغرقه إعداد نموذج لمشروع الخط الحديدى فتعهد (فورنال) بأن يقوم هو بعمل هذا النموذج خلال أربع وعشرين ساعة .

وهكذا يتضح لنا أن (فورنال) قد عمل بنصيحة قنصل فرنسا (ميمو) بخدمة (محمد على) بمختلف الطرق والتقرب إليه حتى يحوز السان سيمونيون رضاءه وذلك تمهيداً لتنفيذ مشروعهم الخاص بتوصيل البحرين . وانهمك (فورنال) طوال يوم ١٤ يناير ١٨٣٤ وبعضاً من يوم ١٥ منه فى إعداد نموذج الخط الحديدى مستعيناً فى ذلك بزميله (الريك)، وفى مساء الخامس عشر من يناير مثل (فورنال) مرة أخرى أمام (محمد على) وقدم له النموذج الذى اعجب به الباشا وعبر (لفورنال)

---

(١) D'Allemagne : Les St. Simoniens, P. 399-400.

(٢) Micard : Le Canal de Suez P. 71.

عن رضائه . ومع ذلك لم يعهد إليه بتنفيذ مشروع الخط الحديدى ـ وكان (فورنل) يمنى نفسه بذلك ـ إذ كان (محمد على) قد طلب مهندساً انجليزياً لهذه المهمة (١) . وكان هذا صدمة (لفورنل) إلا أن همته لم تضعف وحماسته لم تفتر ، فما زال أمامه المشروع الأكبر — مشروع توصيل البحرين — الذى من أجله حضروا إلى مصر .

وفى خلال المقابلات التى تمت بين (محمد على) و (فورنل) فى ١٣ و ١٥ يناير كان (فورنل) يلح دائماً على الوالى من أجل تنفيذ مشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، وحاول اقناع محمد على بالمشروع على أساس أن القناة سوف تكون محايدة فلا تقع تحت سيطرة دولة من الدول وذلك لكى يهدىء من مخاوف (محمد على) من هذه الناحية ، فقد ذكر (فورنل) فى مذكراته(٢) أنه « حاول أن يقنع الوالى بالبدء فى مشروع القناة ودعوة الدول التى يهمها الأمر للقيام بالأبحاث اللازمة وتشجيعها على أن يقدم (محمد على) الأيدى العاملة التى تشتغل تحت إشراف مهندسين أوروبيين ، وبعد شق القناة يعهد إلى (محمد على) بصيانتها نظير تحصيل رسوم ، وبحفر هذه القناة يصبح هذا الطريق محايداً وليس ملكا لأحد ولكنه مفتوح للتجارة بين الهند وجميع الدول » .

وقد قام (فورنل) بالاشتراك مع زميله (لامبير) بوضع مذكرة فى ١٧ يناير ١٨٣٤ الحا فيها على (محمد على) بضرورة البدء فى مشروع القناة قبل أى مشروع آخر وترجمت هذه المذكرة إلى اللغة التركية وعهدا إلى مسيو (ميمو) بتقديمها إلى (محمد على) (٣) ، فقدمها فى ٢٤ يناير ١٨٣٤ .

ولكن (محمد على) كان فى ذلك الوقت يبحث عدة مشروعات لكل منها أنصار يفضلون تنفيذ مشروعهم قبل غيره من المشروعات الأخرى، فهذا مشروع القناطر وصاحبه (لينان دى بلفون) (Linant de Bellefonds) ، بينما (فورنل) ومن معه من السان سيمونيين اتباع (انفانتان) يطالبون بشق قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر ، أما انجلترة ، فإنها عن طريق ممثلها (جالواى

---

(١) D'Allemagne, P. 400.

(٢) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 197-198

(٣) D'Allemagne, R. Les St. Simoniens, P. 400-402

Galloway) ، كانت تحبذ إنشاء خط حديدى بين القاهرة والسويس . وإزاء هذا قرر (محمد على) بحث هذه المشروعات فى اجتماعات المجلس العالى (١) الذى عقد جلساته أيام ٢٨ و ٢٩ و ٣١ يناير ١٨٣٤ ، وأخيراً وافق المجلس على تفضيل مشروع القناطر على غيره من المشروعات .

ورغم ذلك لم يفقد السان سيمونيون الأمل فى دفع مشروع القناة إلى الأمام فعكف (فورنل) ومعه (لامبير) منذ اليوم التالى لقرار المجلس - أى منذ أول فبراير ١٨٣٤ - على إعداد مذكرة لتوضيح وجهة نظرهما بشأن مشروع القناطر وبيان أن الاستعداد غير كاف لهذا المشروع وأنه ليست هناك دراسة كافية واعتبر (فورنل) و (لا مبير) « أنه من الخطر البدء فى مشروع القناطر قبل ارسائه على دراسات تمهيدية تكون أساساً متيناً لتنفيذ المشروع وذلك بعمل خريطة طبوغرافية للوجه البحرى كله ودراسة حالة جريان ماء النيل فى أوقات السنة المختلفة وسرعة النهر وكذلك عمل خريطة هيدروغرافية للنهر ... وأنه لو بدىء فى هذه الدراسات والأبحاث فى الحال لاحتاج اتمامها إلى عام كامل على الأقل »(٢). وقدمت مذكرة (فورنل) و (لامبير) إلى المجلس العالى فى ٣ فبراير ١٨٣٤ لكنها لم تزعزع إيمان (محمد على) بافضلية مشروع القناطر فكلف (لينان) بالشروع فى اتخاذ الإجراءات لتنفيذه .

وكان قرار الباشا بتفضيل مشروع القناة صدمة أخرى (لفورنل) ، فقد سبق له أن فشل فى الحصول على إدارة عملية إنشاء الخط الحديدى بين القاهرة والسويس عندما كان (محمد على) يفكر فى هذا المشروع ، وها هو ذا (فورنل) يفقد الأمل فى تحقيق مشروع توصيل البحرين الذى حاول جاهداً اقناع (محمد على) بتنفيذه (٣) ، وهو المشروع الرئيسى فى رحلتهم إلى مصر ، ونظراً لعدم إيمان

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٩ و ٤٥ ؛
D'Allemagne, op Cit, P. 302.

(٢) D'Allemagne, P. 402

(٣) Micard : Le Canal de Suez, P. 71.

(فورنل) بأنه فى الإمكان تنفيذ مشروع القناطر بنجاح فى ذلك الوقت فقد عقد العزم على مغادرة مصر والعودة إلى فرنسا .

وفى ذلك الوقت كان (انفانتان) ما يزال فى رحلته الاستكشافية فى برزخ السويس منذ ١٠ يناير ١٨٣٤ ، وما أن وصل إلى مدينة السويس فى ٩ فبراير حتى بلغته أنباء اعتزام (فورنل) مغادرة البلاد والعودة إلى فرنسا ، فأسرع (انفانتان) وغادر السويس تاركا فيها (أوليفييه) ,(وهولشتين) و (أوربان) فوصل إلى القاهرة فى ١١ فبراير ١٨٣٤ وحاول أن يثنى (فورنل) عن عزمه دون جدوى ، فقد كان (فورنل) يعتقد أن « مركزه مرتبط بمشروع السويس وكل ما يريده هو أن يخرج من نطاق الخمول الذى سيخيم على معسكر (انفانتان) مدة طويلة [١] » . وقد أيقن (فورنل أن عدم موافقة (محمد على) على مشروع القناة بين البحرين سوف يسبب ركوداً فى نشاط السان سيمونيين لأن مشروع القناة هو محور نشاطهم فى مصر ومن هنا اعتقد (فورنل) أن رحلة السان سيمونيين إلى مصر أصبحت عديمة الجدوى وآثر العودة إلى فرنسا .

وقبل رحيل (فورنل) إلى فرنسا وبفضل مساعى مسيو (ميمو) وافق(محمد على) على أن يكل إدارة المناجم فى سوريا إلى (فورنل) مقابل ١٢٠٠٠ (إثنى عشر ألف) فرنك سنوياً إلا أن (فورنل) رغم أنه كان تواقاً لتولى هذا العمل فإنه لم يقبله لأنه لم يرض أن يقل مرتبه عن ٢٤٠٠٠ فرنك سنوياً [٢] ، وقد غادر(فورنل) مصر فى ٢٩ مارس عام ١٨٣٤ فوصل فرنسا فى ٢٩ أبريل .

وقد كان لرحيل (فورنل) أبلغ الأثر على نفس الأب (انفانتان) الذى اعترف بعجزه عن قيادة الاتباع وترك لهم حرية اختيار الطريق الذى يسيرون فيه ، وكان من أثر ذلك أن فضل (هولشتين) أن يلحق هو الآخر (بفورنل) أما

---

(١) Journal de Fournel, Arsenal No. 7828 D'Allemagne, Op. Cit., P 403.

(٢) Lettre de fournel à Enfantin, Arsenal No. 7614, fo. 7 D'Allemagne, P. 404.

زميلاه (أوليفييه) و (أوربان) اللذان كانا معه فى السويس فقد عادا إلى القاهرة [١] .

ولم يكن (فورنل) و (هولشتين) هما الوحيدان اللذان فضلا العودة إلى فرنسا بل لحق بهما بعد شهور قلائل زميلهما (بارو) ، ذلك أنه بعد وصول (انفانتان) إلى مصر بفترة وجيزة رحل (بارو) إلى الاستانة حيث أخذ يراسل الصحف الباريسية ويمدها بالمقالات عن الشرق ليجمع من المال ما يكفيه للقيام برحلة إلى روسيا ، وعندما حاول (بارو) دخول روسيا فى أبريل ١٨٣٤ حرمت عليه الحكومة الروسية النزول على سواحلها على البحر الأسود « بسبب عدم ارتياحها إلى الجماعة التى ينتمى إليها » ، فعاد (بارو) إلى الاسكندرية فوصلها فى ٢٠ يوليو ١٨٣٤ وعاش بجوار (انفانتان) فى منطقة القناطر بعض الوقت إلاأنه لم ينسجم مع بقية الاتباع فغادر القاهرة فى ٨ نوفمبر ١٨٣٤ عائداً إلى فرنسا .

هذا هو نشاط السان سيمونيين من أجل مشروع القناة فى تلك الفترة ، وأهم ما يلاحظ على هذا النشاط أنه اقتصر على ناحيتين الأولى محاولة اقناع (محمد على) بالمشروع وقد فشلوا فى ذلك، والناحية الأخرى تتمثل فى القيام بدراسات وأبحاث تمهيدية فى منطقة برزخ السويس ، ورغم قيامهم بهذه الدراسات إلا أنها لم تسفر عن قيامهم بوضع مشروع محدد لتوصيل البحرين ومن هنا كان نشاطهم فى هذه الناحية يعتبر ناقصاً من الوجهة الفنية وهذا النقص سوف يتلافونه فى نشاطهم المقبل من أجل مشروع القناة .

ورغم رحيل (فورنل) وفشل السان سيمونيين فى الحصول على موافقة (محمد على) على مشروع توصيل البحرين فقد عولوا على المشاركة فى المشروعات الأخرى لعل الفرصة تسنح فيما بعد ويتحقق حلمهم فى تنفيذ مشروع القناة .

---

(١) Lettre d'Enfantin à Ollivier, Holstein et Urbain, en 13 Fev. 1834, Arsenal 7618.

(٢) Lettre de Barrault à Enfantin en 16 Juillet 1834, Arsenal 7614, fo. I Verso . D'Allemagne, P. 392.

الفصل الثالث

نشاط السان سيمونيين في مصر

السان سيمونيون ومشروع القناطر :

كان ضياع جزء كبير من مياه النيل فى البحر المتوسط دون أن تفيد منه البلاد موضع اهتمام المهيمنين على شئون مصر فى مختلف العهود ، وقد أثارت هذه المشكلة اهتمام (بونابرت) فى أثناء حملته على مصر ، ذلك أن مصر كانت تتبع نظام الرى الحوضى وبذلك كانت الأرض لا تزرع إلا مرة واحدة فى السنة ، كما كان هذا النظام لا يصلح للزراعات الصيفية . ولما كان (محمد على) مهتما بزراعة القطن وهو غلة صيفية فقد أصبح من الضرورى توفير الماء فى فصل الصيف ، ففكر فى إنشاء قناطر تحجز مياه النيل للانتفاع بها فى رى أراضى الدلتا أيام انخفاض النيل وقد اقترح المهندس (لينان دى بلفون Linant de Bellefonds) إنشاء تلك القناطر على فرعى النيل قرب رأس الدلتا ، ووافق الباشا وعهد إلى (لينان) بتقدير نفقات المشروع وحاجات العمل ، وتألفت لجنة لبحث مشروع (لينان) والمشروعات الأخرى المقدمة من غيره بخصوص إقامة القناطر ، ووافقت اللجنة على مشروع (لينان) فى أواخر عام ١٨٣٣ ، عندئذ قرر (محمد على) أن يعرض على المجلس العالى مشروع القناطر مع مشروع السكة الحديد بين القاهرة والسويس الذى كان يؤيده (جالواى Galloway) الإنجليزى ، ومشروع القناة الذى كان يؤيده السان سيمونيون .

وعندما عرضت هذه المشروعات على المجلس العالى فى ٢٨ ، ٢٩ ، ٣١ يناير عام ١٨٣٤ — ورغم دفاع كل فريق عن مشروعه — فقد وافق المجلس العالى على مشروع القناطر مفضلا إياه على مشروعى السكة الحديد والقناة . فقد كان (محمد على) يعتقد أن القناطر لو أنشئت فإن فائدتها سوف تعود على مصر ذاتها ، أما مشروع السكة الحديد ومشروع القناة — فرغم ما قد يعود به كل منهما على

مصر من فائدة إلا أن الدول الأجنبية تسعى إليهما من أجل فائدتها ، كما تعارض انجلتره فرنسا بمشروع السكة الحديد ، وتعارض فرنسا انجلتره بمشروع القناة ، وأيقن (محمد على) أنه لو فضل أحد المشروعين على الآخر فإنه لا بد وأن يغضب إحدى الدولتين (١) .

وفى ٣ فبراير عام ١٨٣٤ عهد (محمد على) إلى (لينان) ببدء العمل فى القناطر واقترح عليه إشراك من يرى فائده من إشراكه من السان سيمونيين ، وفى ١٢ مايو عام ١٨٣٤ بدأ العمل رسميا فى إقامة القناطر (٢) .

ولم يكن السان سيمونيون راضين عن تفضيل محمد على لمشروع القناطر على مشروع القناة ، إذ كانوا يعتقدون أن مشروع القناة عمل عالمى يعود بالنفع على العالم كله ويؤدى إلى تماسك أقطار العالم وترابطها ويرون فى ذلك تحقيقا لمبادئهم فى الوحدة العالمية ، بينما كانوا يعتبرون مشروع القناطر — رغم فائدته — مشروعا يتصف بالأنانية لأنه مشروع قومى بحت لا يفيد إلا مصر وحدها (٣) .

ومع هذا فمنذ اعتزم (محمد على) تنفيذ مشروع القناطر وكلف (لينان) بذلك سارع الأب (انفانتان) بوضع خدماته وخدمات زميله (لامبير Lambert) تحت تصرف الباشا للمساهمه فى مشروع القناطر ، فقد اعتقد السان سيمونيون أن الطريق الوحيد لتحقيق هدفهم وتنفيذ مشروع القناة هو المشاركة فى المشروعات الأخرى فى مصر وإثبات كفاءتهم ومقدرتهم حتى تسنح الفرصة لتحقيق حلمهم الكبير وهو مشروع القناة ، ومن ثم فإن مشاركتهم فى مشروع القناطر تعتبر خطوه فى سبيل تنفيذ مشروع القناه (٤) . كما أن الأب (انفانتان) أراد أن يشغل مهندسيه ومن تبعه من العمال فى عمل ما حتى تحين فرصة مشروعهم

---

(١) Husny, H. : Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne P 180.

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دوله ص ٤٣ — ٤٥ .

(٣) ، (٤) Lettre d'Enfantin au General Soliman Bey, en 16 Mai 1834, Arsenal 7618, fo. 41 verso D'Allemagne, P. 407.

الأكبر(١) .

وقد كان أمام (لينان) صعوبات ليست بالهينة وعقبات لا بد من تذليلها . ولذلك قبل ما اقترحه عليه (محمد على) من الاستفادة من جهود السان سيمونيين ، وقد وجد (لينان) فعلا من بينهم كثيرين من المهندسين الأكفاء .

ومنذ أخذ (انفانتان) على عاتقه المساهمة فى مشروع القناطر أخذ يبدى به اهتماماً كبيراً ، فرفع إلى (لينان) فى ٩ مارس ١٨٣٤ برنامجاً مفصلا للخطوات التى يجب اتباعها ، فاقترح البدء أولا بالاستعداد للشروع على ألا يبدأ التنفيذ إلا بعد تمام الاستعدادات . واقترح البدء بمسح المنطقة التى ستقام فيها القناطر وتجهيز المواد والمعدات اللازمة وتمهيد الطرق الضرورية لنقل المهمات ، وكذلك إقامة مدرسة للهندسة فى منطقة القناطر يلتحق بها عدد من الطلبة لمتابعة المران العملى أثناء دراستهم النظرية(٢) .

وكان الأب (انفانتان) والمهندس (لامبير) على رأس قائمة السان سيمونيين الذين ساهموا فى مشروع القناطر ، فقد غادرا القاهرة فى ٩ مارس ١٨٣٤ إلى المنطقة المزمع إقامة القناطر فيها ، ومنذ وصولهما وهما مشغولان بأعمال القياس ومسح المنطقة .

وفى أواخر يونيو ١٨٣٤ بدأت وفود من المتطوعين الجدد ممن جمعهم (دوجويه Duguet) يصلون إلى منطقة القناطر وكان فى مقدمتهم الطبيب (لاشيز Lachèze) ، كما وصل بصحبتهم بعض نسائهم وزوجاتهم حتى لقد فكر (انفانتان) فى أن يستفيد منهن باستخدامهن فى تعليم البنات الأوروبيات فى مدرسة تنشأ لهذا الغرض فى منطقة القناطر(٣) .

وانضم إلى السان سيمونيين المشتغلين إلى جانب (لينان) فى منطقة القناطر المهندس (براكس) بعد عودته من الاستانة ، والحداد (ديمولار Dumolard)

---

(١) D'Allemagne, P. 407.

(٢) Note-Projet du père Enfantin à Linant, en 9 Mars 1834, Arsenal - 7618, fo. 29, D'Allemagne Les St. Simoniens, P. 406.

(٣) D'Allemagne . Les St. Simoniens, 409

والميكانيكي (الـكسندر Alexandre) اللذان وصلا من فرنسا . وإلى جانب هؤلاء استدعى (انفانتان) زميليه (أوار) و(برنو) وكانا لايزالان فى فرنسا ، فكتب إليهما منذ ١٦ مارس ١٨٣٤ يستدعيهما « من أجل مشروع السويس » وكلفهما باصطحاب عدد من المهندسين معهما ، وخاصة أولئك المتخصصين فى الأعمال المائية [١] . وقد وجد (أوار) و (برونو) صعوبة فى إقناع أحد من المهندسين بالذهاب إلى مصر للعمل تحت لواء السان سيمونيين كمتطوعين . وحتى بعض المهندسين الايطاليين اللاجئين إلى فرنسا والذين سبق لهم أن اشرفوا على إدارة الأعمال المائية على نهر البو فإنهم - رغم موافقتهم على مرافقة (أوار) و (برونو) إلى مصر للمساهمة فى مشروعات السان سيمونيين - إلا أن العقبة التى اعترضت سبيل حضورهم إلى مصر كانت مسألة الأجور ، ولم تفلح محاولات (أوار) خصوصاً لاقناعهم بعظمة المشروعات التى سيساهمون فيها كمتطوعين[٢] .

وأخيراً وصل (أوار) و (برونو) إلى الاسكندريه فى ٢٠ أغسطس ١٨٣٤ ، وبصحبتهما الطبيب (فوركاد Fourcade) وهو جراح بالحبس الفرنسى وحصل على إجازة لمدة عام وانضم إلى السان سيمونيين المرافقين (لأوار) و(برونو) فى رحلتهم إلى مصر . وما أن علم (انفانتان) بوصولهم دون أن يكون معهم مهندس متخصص فى الأعمال المائية ممن كان يتوقع حضورهم حتى أصيب بخيبة أمل .

وتوالى حضور أعضاء جماعة السان سيمونيين من فرنسا إلى مصر ولحقوا بالأب (انفانتان) فى منطقة القناطر ، ففى ١٤ ديسمبر ١٨٣٤ وصلت (سوزان دى فوالكان Suzanne de Voilquin [٣]) ومعها المهندس المعمارى (جوندريه Gondret) ومهندس المناجم (دروو Drouot) الذى طلب إجازة غير محددة

---

(١) Lettre d'Enfantin à Hoart et Bruneau en 16 Mars 1834, Arsenal 7618 fo. 21 D'Allemagne, P 406.

(٢) Lettre de Hoart à Enfantin en 28 Avril 1834, Arsenal 7618, f.o 25 , D'Allemagne, P. 411

(٣) وقد نشر لها فى عام ١٨٦٦ كتاب بعنوان : Souvenirs d'une fille du Peuple, ou la St. Simonienne en Egypte 1834 - 1836.

من إدارة مناجم الملح فى فرنسا والتى كان يعمل بها لكى يحضر إلى مصر ويعمل متطوعا فى مشروع القناطر أو يلتمس لدى الباشا إحدى الوظائف المناسبة لخبرته[١].

ومنذ أخذ أعضاء جماعة السان سيمونيين على عاتقهم المساهمة فى مشروع القناطر وهم مشغولون جداً بأعمال القياس ومسح الأراضى ورسم الخطط ، كما شارك كل من (أوار) و (برونو) و (براكس) المهندس (لينان) فى رسم خطة العمل فى مشروع القناطر وانجزوا الكثير من الخرائط والتصميمات ، وكان السان سيمونيون يعيشون فى منطقة القناطر كمتطوعين يتسلمون حياتهم ومؤونتهم من الطعام والأدوات .

ولقد شهد القنصل الروسى (دوهاميل Duhamel) وفود السان سيمونيين يحضرون وعلى رأسهم (أنفانتان) كى يشتركوا فى مشروع القناطر فذكر أنه « كان من بينهم كثير من المهندسين المشهورين الذين تلقوا علومهم فى مدرسة الهندسة العليا[٢] .

ويبدو أن (لينان) كان يشعر أن ثمة مؤامرة تدبر لإبعاده عن إدارة مشروع القناطر ، واعتقد أن (لانفانتان) يدا فى هذه المؤامرة لكى يحل هو محل (لينان)[٣] ومن الممكن أن تكون شكوك (لينان) صحيحة ، فلعل (انفانتان) لمس فى (لينان) عدم المقدرة على إتمام مشروع القناطر فرأى أن ينقل إدارة المشروع إلى السان سيمونيين وفيهم كثير من المهندسين الأكفاء ، ولعل (انفانتان) - بالاشراف الرسمى على المشروع ونجاحه فى تنفيذه - يستطيع بعد ذلك اقناع (محمد على) بمشروعاته الأخرى فى مصر وفى مقدمتها مشروع القناة بين البحرين . ويؤيد ذلك ما عبر عنه (أنفانتان) من أن نجاحهم فى مشروع القناطر - رغم عدم إيمانهم به - يدعو إلى الاغتباط على اعتبار أنه سيكون تحت إمرته جيش من العمال يقدر بالآلاف يستطيع فيما بعد أن يوجههم إلى مشروعاته الأخرى[٤] .

---

(١) Journal de Lambert en 16 Decembere 1834, Arsenal 7728 D'Allemagne, P. 413.

(٢) Du Duhamel à Nesselrode, d'Alexandrie en 9 Sept. 1834, Cattaui · Le Regne de Moh. Ali d'Après Les Archives Russes en Egypte, T II (La Mission du Colonel Duhamel, 1834-37), P. 158.

(٣) D'Allemagne, P. 413.

(٤) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٥٥ .

ومهما يكن من أمر اشتراك (انفانتان) فى المؤامرة ضد (لينان) فإن إحساس الأخير يدل على أن (انفانتان) كانت له من الصفات والمزايا ما جعل (لينان) يخشى على مركزه فى تنفيذ مشروعات (محمد على) من أن ينافسه فيها ، إذ الواقع أن (انفانتان) كانت له هيبة عظيمة ليس فقط بين زملائه بل كذلك عند كل من يتصل به ، ورغم أنه كان قد ترك الهندسة منذ مدة طويلة مما جعل البعض يعتقد بأنه لم يعد قادراً على إدارة أى مشروع من المشروعات ، إلا أن وجوده كان ضرورياً وفعالا فقد كان العامل الروحى لنشاط الأتباع [١].

وإزاء ذلك الشعور من جانب (لينان) ورغبة من (انفانتان) فى أن يستمر الوئام بين (لينان) وبقية السان سيمونيين المشتغلين فى منطقة القناطر غادر (انفانتان) منطقة العمل وعاد إلى القاهرة حيث أقام لدى (سليمان باشا الفرنساوى) وهناك أتيحت له فرصة التفكير فى هدوء فى مشروعاته العديدة المملة [٢] .

وبعد أن أقام (انفانتان) فترة لدى (سليمان باشا) خرج هذا فى جولة تفتيشية فى الأقاليم فاصطحب معه (انفانتان) فغادرا القاهرة فى ٧ أكتوبر ١٨٣٤ ووصلا إلى دمياط ، وفى أثناء هذه الرحلة كان (انفانتان) يبدى كثيراً من النشاط ويعبر عن آرائه ومقترحاته بشأن الإصلاحات التى كان يرى وجوب القيام بها والمنشآت التى يجب إقامتها فى هذه المناطق ، وعاد (انفانتان) مع (سليمان باشا) إلى القاهرة فى أوائل نوفمبر ١٨٣٤ حيث لقيا هناك المارشال (مارمون Marmont) الذى كان (لويس فيليب) قد أعفاه من منصبه فى الجيش الفرنسى فقام برحلته المشهورة إلى الشرق وقد زار خلالها مصر فأمضى بها بضعة أشهر . وبقى (انفانتان) فى القاهرة حتى ١٤ ديسمبر ١٨٣٤ حين عاد لمزاولة نشاطه فى منطقة القناطر .

وبينما الكل يعمل بهمة ونشاط فى مشروع القناطر وصل إليهم نبأ اعتزام (محمد على) إيقاف العمل فى المشروع لما لمسه من نقص فى الإعداد له وبسبب

---

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : المصدر السابق ص ١٥٠ .

(٢) D'Allemagne, R. . Les St. Simoniens, P. 412.

انتشار وباء الطاعون ، ذلك الوباء الذى فتك بالكثيرين من أتباع (انفانتان) وهم فى ميدان العمل .

وقد كان لتوقف (محمد على) عن السير فى إتمام مشروع القناطر أثره على نفس الأب (انفانتان) الذى عبر عن دهشته لهذا التصرف واتخذه دليلا على عدم مقدرة مصر على النهوض وحدها بمثل هذه المشروعات « فكل شىء يشهد بعدم مقدرة مصر على تنفيذ مشروع مماثل دون الاستعانة بأوروبا (١) » .

وأيقن (انفانتان) كذلك أن مشروع القناة بين البحرين لن يخرج إلى حيز الوجود دون معونة الدول الأوروبية .

ورغم انشغال السان سيمونيين فى مشروع القناطر وإنهماكهم فى تنفيذه فإنهم لم ينقطعوا عن التفكير فى مشروعهم الأساسى الذى كان رائدهم فى الرحيل إلى مصر ألا وهو مشروع القناة ، وفى ذلك يقول الأب (انفانتان) . « وسيظل ماثلا دائماً أمام أعيننا البحر المتوسط والبحر الأحمر والبرزخ الذى سوف نشقه (٢) » .

وفى أثناء زيارة (مارمون) خلال عامى ١٨٣٤ و ١٨٣٥ والتى سبقت الإشارة إليها تحدث المارشال مع (محمد على) فى ١٤ يناير ١٨٣٥ بخصوص مشروع القناة وبناء على هـذا الحديث طلب (محمد على) أن ترفع له مذكرة عن المشروع ، فانتهز (انفانتان) الفرصة وعهد إلى (لامبير) بإعداد مشروع لتوصيل البحرين على نمط المشروع الذى كان قد وضعه المهندس (لوبير) أيام الحملة الفرنسية ، كما طلب منه كذلك إعداد خريطة لمصر وغير ذلك من الخطط والبيانات المتصلة بمشروع القناة (٣) .

---

(١) Lettre d'Enfantin à Lambert en 7 Août 1835, Aresnal 3615, fo. 17 : D'Allemagne, P 415.

(٢) Lettre d'Enfantin à Hoart et Bruneau en 16 Mars 1834, Arsenal 7618, fo 21 . Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 212, D'Allemagne P. 406.

(٢) Lettre d'Enfantin à Lambert en 15 Janvier 1835, Arsenal 7618, fo. 112 · D'Allemagne, P. 414.

إلا أننا لا نكاد نسمع شيئاً عن آثار تلك الدراسة ، ولعل هذا يرجع إلى أن (محمد على) وإن كان يشجع الدراسات والأبحاث المتصلة بمشروع القناة إلا أنه لم يكن يرى الوقت مناسباً لتنفيذه ، هذا علاوة على ما حل بالسان سيمونيين من كوارث بسبب موت كثير من الأتباع نتيجة تفشى الطاعون واشتغال من تبقى منهم بأعمال أخرى .

* * *

السان سيمونيون ونشاطهم التعليمى فى مصر :

ولم تكن مساهمة السان سيمونيين فى مشروع القناطر هى كل ما تمخض عنه نشاطهم فى مصر فى تلك الفترة ، بل كان لهم كذلك نشاط ملموس فى النواحى العلمية فى هذه البلاد وهى ميدان له أهمية كبرى فى نظرهم ، حيث كانوا يرون وجوب تعهد تلك النواة التى بذرها (بونابرت) فى مصر عندما أنشأ المجمع العلمى خلال حملته المعروفة .

وعندما كان (محمد على) يفكر فى إقامة القناطر كان يفكر كذلك فى إنشاء مدرسة للهندسة ليتخرج منها مهندسون يستعين بهم فى تنفيذ مشروعاته المختلفة فى البلاد ، وقد اقترح (انفانتان) - كما رأينا - إنشاء مدرسة للهندسة فى منطقة القناطر وذلك ضمن المقترحات التى ذكرنا أنه قدمها فى ٩ مارس ١٨٣٤ إلى (لينان)، وكان (محمد على) قد اختار منذ ٢٤ ربيع الثانى ١٢٤٧ هـ . (١٨٣٣ م .) بعض تلامذة القصر العينى لدراسة هندسة الرى على يد مهندس إنجليزى استدعى من انجلتره ، فنقلهم بعد عامين إلى المنطقة المزمع إنشاء القناطر بها ، وعين أستاذاً عليهم هناك (محمد بيومى أفندى) بعد انتهائه من دراسة الهندسة وأشغال القناطر فى فرنسا [1] . وهكذا تحققت فكرة (انفانتان) ، وارتفع عدد تلاميذ المدرسة إلى ستين تلميذاً وأصبح فى استطاعتهم الاستفادة عملياً أثناء أعمال بناء القناطر إلى جانب دراساتهم النظرية [2] ، لولا أن هذه المدرسة لم يقدر لها الاستمرار

---

(١) دكتور أحمد عزت عبد الكريم : تاريخ التعليم فى عصر محمد على ص ٣٦١ .

(٢) D'Allemagne Les St. Simoniens, P. 418.

بسبب التوقف فى بناء القناطر ذاتها ، فضمت بعد ذلك (١٨٣٦) إلى مدرسة المهندسخانة ببولاق .

وفى ٢٦ أغسطس ١٨٣٤ رفع (أنفانتان) إلى (سليمان باشا الفرنساوى) — بناء على طلبه — مشروعا لإعادة تنظيم المدارس والإشراف عليها ، وقد اقترح (أنفانتان) فى هذا المشروع إنشاء (مجلس للتعليم العام)[١] ، كذلك إنشاء (لجنة استشارية للعلوم والفنون)[٢] ، وقد تحققت هذه الأفكار التى اقترحها (أنفانتان) إذ أمر (محمد على) بتأليف (مجلس عام) للنظر فى تنظيم المدارس ، وكان هذا المجلس برئاسة (مصطفى مختار بك) ومن أعضائه (لامبير) و (كلوت بك) و (حكيكيان افندى) والشيخ (رفاعة) و (محمد افندى بيومى) وغيرهم . وقد اقترح هذا المجلس (١٨٣٦) تقسيم التعليم إلى ثلاث مراحل : ابتدائية وتجهيزية وخصوصية ، ووضع المجلس اللوائح لكل مرحلة من مراحل التعليم[٣] . وقد حل هذا المجلس بعد انتهاء مهمته ، ثم تكونت لجنة فى عام ١٨٣٦ أيضاً كانت مهمتها البحث باستمرار فى أمور القراءة والكتابة والتعليم أى كانت تختص بالشئون الفنية الخاصة بالمدارس[٤] ، وكانت لجنة دائمة وعرفت باسم (شورى المدارس) أو (مجلس المدارس)[٥] .

وعندما أنشأ (محمد على) مدرسة المعادن فى عام ١٨٣٤ آلت إدارتها — قبل ضمها إلى مدرسة المهندسخانة فى عام ١٨٣٦ — إلى مسيو (لامبير) ، وكان (لامبير) — كما سبق القول — متخصصاً فى أعمال التعدين والمناجم . وبعدما انشئت مدرسة المهندسخانة فى بولاق عام ١٨٣٤ وضمت لها بعد ذلك مدرسة المهندسين بالقناطر الخيرية ومدرسة المعادن بمصر القديمة نظمت مدرسة المهندسخانة فى

---

(١) " Conseil d'Instruction publique "

(٢) " Comité Consultatif des Sciences et des Arts "

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٩٧ ، دكتور أحمد عزت عبد الكريم : تاريخ التعليم فى عصر محمد على ص ٩٣ — ٩٥ .

(٤) كانت المدارس تابعة لديوان الجهادية من الناحية الإدارية .

(٥) دكتور محمد فؤاد شكرى : المصدر السابق ص ٩٨ . دكتور أحمد عزت عبد الكريم : المصدر السابق ص ٩٧ .

عام ١٨٣٦ ، وقد تقدم — (أنفانتان) و (لامبير) بمقترحات بشأن النظام الواجب اتباعه فيها لكي تكون على نمط مدرسة الهندسة العليا بباريس .

وبعد أن أصيب السان سيمونيون بخسارة فادحة نتيجة وفاة كثيرين منهم بسبب الطاعون ورحيل الأب (أنفانتان) وبعض اتباعه إلى فرنسا في أواخر عام ١٨٣٦ شارك من بقى من السان سيمونيين فى مصر فى كثير من المؤسسات التعليمية وساهموا فى نهضتها وتقدمها ، فقد طلب فى عام ١٨٣٨ من (شارل لامبير) أن يقوم بالتدريس ساعتين يومياً بمدرسة المهندسخانة سولاف لأربعة من التلاميذ كانوا قد عادوا من فرنسا دون اتمام دراساتهم . وفى سبتمبر ١٨٣٨ عين هؤلاء بعد تخرجهم مدرسين بالمدرسة و (لامبير) مديراً لها ويشاركه فى الادارة (حكيكيان افندى) ، وكانت دروس الطبيعة والكيمياء والخرائط تحت اشراف (لامبير) ، ودروس البناء تحت اشراف (حكيكيان) ، وكان هذا أول عهد (شارل لامبير) بإدارة مدرسة المهندسخانة ، وبعد ذلك بثلاثة أعوام نقل (حكيكيان بك) واستقل (لامبير) بادارة مدرسة المهندسخانه وظل بها حتى أبريل عام ١٨٤٩ حين خلفه فيها (على مبارك)[١] .

وقد اهتم (لامبير) بالنهوض بمدرسة المهندسخانة ، وكان يسعى لتدبير الوظائف لخريجيها تشجيعاً للطلبة على التفانى فى الدراسة مما ساعد على نجاح المدرسة فى تخريج عدد كبير من المهندسين والمدرسين المصريين وكذلك تعريب كثير من الكتب الرياضية ، حتى أنه فى عام ١٨٤١ بعد أن تمت التسوية المصرية العثمانية وظهرت الحاجة إلى إعادة النظر فى النظام التعليمى فى مصر على ضوء حاجات البلاد الجديدة صدر أمر عال فى تلك السنة (١٨٤١) بتشكيل لجنة لتنظيم التعليم وكانت اللجنة تتكون من (سليمان باشا الفرنساوى) ونظار بعض المدارس الخصوصية منهم (لامبير) ناظر مدرسة المهندسخانه و(بيرون Perron) ناظر مدرسة الطب البشرى وكان أيضاً من السان سيمونيين ، والشيخ رفاعة ناظر مدرسة الألسن وغيرهم ، وعندما شرعت اللجنة فى بحث المدارس تلو الأخرى على ضوء احتياجات

---

(١) دكتور أحمد عزت عبدالكريم : المصدر السابق ص ٣٧٤ — ٣٧٥ ؛ أمين سامى : التعليم فى مصر ص ٤٧ من الملحقات .

البلاد إلى خريجها وعندما وصلت اللجنة فى بحثها إلى مدرسة المهندسخانة اعترفت اللجنة بالتقدم العظيم الذى أحرزته المدرسة فى النهضة العلمية وعزت ذلك إلى دقة ناظرها (لامبير) وهمة أساتذتها ، وخلصت من ذلك إلى تقرير الإبقاء عليها لأهمية خريجيها (١) . ولما تولى إبراهيم باشا الحكم فى يونيو ١٨٤٨ عقب اعتزال أبيه وشرع فى تنظيم التعليم على أسس حديدة كان ساعده الأيمن فى ذلك (لامبير بك) ناظر مدرسة المهندسخانه (٢) ولم تكن جهود (لامبير) قاصرة على مدرسة المهندسخانة بل كان كذلك يدرس الرسم بمدرسه السوارى ، فكان يخرج بالتلاميذ إلى الصحراء ليعلمهم تخطيط البلاد ، كما ساهم أيضاً فى عام ١٨٣٦ فى اللجنة التى نيط بها تنظيم مدرسة الطوبجية (٣) .

ولم يكن (لامبير) هو الوحيد من السان سيمونيين عند ما ساهم بهذا النصيب الكبير فى خدمة المؤسسات التعليمية فى مصر ، فهذا الطبيب (بيرون) أحد أفراد جماعة السان سيمونيين يتولى نظارة مدرسة الطب البيطرى منذ عام ١٨٤١ (٤) وانعم عليه برتبة القائمقام فى أواخر عام ١٨٤٥ وظل فى منصبه حتى استقال عام ١٨٤٦ وعاد إلى فرنسا كما اشترك (بيرون) مع (سليمان باشا) و (لامبير) فى لجنة تنظيم التعليم عام ١٨٤١ (٥) .

وقد تولى (برنو Bruneau) إدارة مدرسة الطوبجية بطره من مارس ١٨٤٠ إلى أبريل ١٨٤٧ (٦) وأقامها على النموذج الذى تسير عليه مدرسة الهندسة العسكرية بباريس . كما تولى (ديشارم Descharmes) إدارة مصلحة الطرق والكبارى ما بين عامى ١٨٣٨ و ١٨٤٥ .

ومنذ مارس ١٨٣٤ وضع (أوليفييه Ollivier) و (توشه Toché)

---

(١) دكتور أحمد عزت عبد الكريم : التعليم فى عصر محمد على ص ١٣٠ و ٣٦٨ .
(٢) نفس المصدر ص ٢٤٦ — ٢٤٧ .
(٣) نفس المصدر ص ٣٨٠ — ٤٠٠ — ٤٠٩ .
(٤) Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 13-15
(٥) دكتور أحمد عزت عبد الكريم : المصدر السابق ص ٢٨٤ .
(٦) أمين سامى : التعليم فى مصر ص ٥٢ من الملحقات . دكتور أحمد عزت عبد الكريم : التعليم فى عصر محمد على ص ٤٠٦ .

و (بوفور Beaufort) مشروعاً لتنظيم مزرعة نموذجية لكى تكون نواة لمدرسة زراعية ، وكان الأب (انفانتان) متحمساً لهذا المشروع ورأى أن يتولى إدارته رجل كفء ، ولذلك أرسل يستدعى أحد أعوانه المخلصين من فرنسا وهو (بيتيه Petit)[١] أحد خريجى مدرسة الزراعة فى(روفيل Roville) وذلك برسالة بتاريخ ٣١ مايو ١٨٣٤ ، وقد أوضح انفانتان لزميله (بيتيه) فى رسالته هذه أنه وإن كان المشروع الرئيسى بالنسبة لهم هو مشروع القناة بين البحرين إلا أنه من أجل الوصول إلى هذا الهدف لابد من المساهمة فى النشاط القائم فى البلاد فى مختلف النواحى ، ولذلك فإن (انفانتان) كان يعتبر مشروع المزرعة النموذجية عظيم الأهمية رغم ما قد يبدو من ضآلته[٢] .

ولبى (بيتيه) نداء زعيمه (انفانتان) ووصل إلى مصر فى نوفمبر ١٨٣٤ يرافقه زميل له يدعى (بسكودى دومبال Busco du Dombasle) ، وفى ٨ ديسمبر ١٨٣٤ قدم (بسكودى دومبال) مذكرة حول تنظيم المزرعة النموذجية بين فيها أن الهدف من إنشائها هو إقامة مدرسة زراعية على نمط مدرسة (روفيل) فى فرنسا ؛ وهدفها تعليم الزراعة لمائة من الفتيان سنوياً ؛ والعمل على إدخال آلات الزراعة الحديثة للتقليل من نفقات الأعمال الزراعية ، وتحسين سلالات الحيوانات وتهجين أصناف جديدة ، والاستفادة من الألبان فى صناعة الجبن وكذلك أقلمة دودة الحرير ، وطالب (بسكو دى دومبال) - فى مذكرته التى رفعت إلى محمد على - بمساحة من الأرض تتراوح بين ١٠٠٠ و ١٢٠٠ فدان وعليها المبانى اللازمة ، ومائة من التلاميذ ممن تتراوح أعمارهم بين ١٤ — ١٨ سنة ، وكذلك المدرسين المدرسين اللازمين لتدريس العلوم المختلفة[٣] . ولم يطلب

---

(١) كان (بيتيه) قد حضر لأول مرة مع (انفانتان) فى ٢٣ أكتوبر ١٨٣٣ ؛ ثم عاد إلى فرنسا مع (دوجوبه) فى مارس — أبريل ١٨٣٤ ليحل محل (آوار) و (برونو) اللذين حضرا إلى مصر فى ٢٠ أغسطس ١٨٣٤ ؛ وأخيراً استدعاه (انفانتان) للمساهمة فى إنشاء مدرسة الزراعة .

(٢) Lettre d'Enfantin à Petit en 31 Mai 1834, Arsenal 76 8, fos. 48—50 · D'Allemagne, p, 419

(٣) D'Allemagne, p. 419.

(سكو دى دومبال) صرف مرتبات له ولزملائه فى هذه المدرسة بل طالب بالمشاركة فى أرباحها ، وكانت مدرسة الزراعة التى تأسست أولا بنبروه عام ١٨٣٦ ثم انتقلت إلى شبرا فى عام ١٨٣٩ هى نتاج هذه الفكرة .

وبينما كان الأب (انفانتان) ومعه (لامبر) منهمكين فى مشروع القناطر مع (لينان) كان كثيرمن اتباع (سان سيمون) الذين وفدوا إلى مصر يسعون لشغل بعض المناصب فى الحكومة ، فهذا (كولان Collin) منهمك فى إعداد إحصاء لمصر ، كما تولى (لامى Lamy) إنشاء حظيرة الماشية ، وأصبح (كوينا Cognat) و (شاربان Charpin) طبيبين بالقناطر ، وفى الوقت نفسه كان (الريك Alric) يقوم بعمل تمثال نصفى لمحمد على ، كما عهد إليه بتدريس الرسم بمدرسة الخيالة بالجيزة ، وإلى جانب ذلك طلب (كلوت بك) من (ماشيرو Machereau) أن يقوم بالتدريس فى مدرسة أبى زعبل ، وكان (أوربان Urbain) و (جرانال Granal) يقومان بتدريس اللغة الفرنسية بمدرسة المشاة بالخانكة ، وهكذا يتضح لنا كيف أن السان سيمونيين قد تغلغلوا فى كثير من نواحى النشاط فى مصر تحقيقاً لأحد الأهداف التى رسموها لأنفسهم قبيل رحيلهم من فرنسا ، وذلك بالمساهمة فى المشروعات المختلفة حتى تثبت أقدامهم فى البلاد وتتاح لهم فيما بعد فرصة تحقيق مشروعهم الأكبر ـ مشروع القناة بين البحرين .

وقد كان (انفانتان) سعيداً بهذا النجاح الذى حققه أتباعه فى مصر(١) ، ومع ذلك لم يكن جميع أفراد جماعة السان سيمونيين فى مصر يشغلون وظائف أو يقومون بأعمال تدر عليهم معاشهم ، بل كان بعضهم بلا عمل ، ذلك أن وفودهم على مصر تتابعت حتى ازداد عددهم وصار من الصعب على الأب (انفانتان) أن يدبر مصدر الرزق لهم جميعاً فظل كثيرون منهم فى حالة تعطل مثل (ماسول Massol) و (جنيفواز Genevois) و (أوليفييه Ollivier) و (مارشال Maréchal) حتى لقد اضطر كثير منهم إلى العودة إلى فرنسا(٢).

---

(١) Lettre d'Enfantin à Duguet en 7 Mai 1834, Arsenal, 7618 fo 30. Oeuvres de St. Simon et d Enf T IX, p. 223, D 'Allemagne, p. 421.

(٢) D'Allemagne, p, 422.

ولم يلبث الطاعون أن تفشى فى يناير عام ١٨٣٥ وراح ضحيته عدد كبير من جماعة السان سيمونيين فى مصر ، وكان أول من سقط منهم الطبيب (فورساد Fourçade) الذى كان يعمل بمستشفى أبى زعبل وانتقلت إليه عدوى الطاعون فأودت بحياته فى فبراير ١٨٣٥ ، وتبعه (لسكو دى دومبال) الذى كان يعمل على إنشاء المزرعة النموذجية ، وفى ٩ أبريل سقط المثال (الريك) ، وفى ١٠ مايو توفى المهندس (لامى) ، ثم المؤلف (مارشال) الذى توفى فى مستشفى الأزبكية بعد أن ظل فى فراش المرض تسعة عشر يوماً ، وتبعهم الكيميائى (جوندريه Gondret) ، وفى ١٧ يونيو سقط الحداد (دمولار Dumolard) فى منطقة القناطر ، ولم يلبث أن توفى المهندس (أوار) الذى كان لموته فى ١٢ أكتوبر ١٨٣٥ أسوأ الأثر فى نفوس زملائه لدرجة أنهم اعتبروا أن الفشل قد حاق بهم وأن رسالتهم قد وصلت إلى نهايتها بوفاة (أوار)(١) .

وبسبب انتشار الطاعون رحل (انفانتان) عن القاهرة ومعه بعض الاتباع مثل (لامبير) و (ماسول) و (جنيفواز) فغادروا القاهرة فى ٢٥ فبراير ١٨٣٥ على إحدى المراكب فى النيل واتجهوا صوب الجنوب، وزاروا فى طريقهم ابيدوس ومعبد دندرة ووصلوا إلى الأقصر حيث زاروا الآثار المصرية القديمة ، وهناك تكررت مقابلات (انفانتان) مع (ميمو) قنصل فرنسا الذى كان قد لجأ هو الآخر ومعه كثير من أعضاء الجالية الفرنسية إلى الصعيد هرباً من الوباء . وظل (انفانتان) فى الأقصر حتى غادرها فى ١٦ سبتمبر عائداً إلى القاهرة عن طريق النيل فوصلها فى ٢٣ سبتمبر(٢) .

ولم يكن الموت هو المصير الوحيد الذى كان ينتظر اتباع (سان سيمون) فى مصر ؛ فهذا (أوربان) يتخلى عن كاثوليكيته ، إذ اعتنق الإسلام منذ ٨ مايو ١٨٣٥ ، وحذا حذوه (ماشيرو) الذى تسمى باسم (محمد أفندى) وتزوج من سيدة مسلمة أنجب منها أربع فتيات سماهن جميعاً بأسماء عربية(٣) . وقد كان هذا

(١) D'Allemagne : Les St. Simoniens, p, 426

(٢) Ibid, p. 422—425.

(٣) Carré : Ecrivains et Voyageurs ... T. I, p. 267.

الحادث موضع سخرية (محمد على) إذ عبر عن شماتته فى جماعة السان سيمونيين الذين وفدوا إلى مصر « لتحويل المسلمين عن دينهم فإذا باثنين منهم يتحولان إلى الإسلام (١) » .

وفى ٧ فبراير ١٨٣٦ احتفل من بقى فى مصر من السان سيمونيين بعيد ميلاد الأب (انفانتان) ، فاجتمع اثنان وعشرون منهم حوله معبرين عن حبهم وولائهم له ، وأمضوا الليل فى حديث ورقص وشراب حيث شربوا نخب أهلهم وأصدقائهم الذين خلفوهم وراءهم فى فرنسا (٢) .

وقد كان لانتشار الطاعون أثره فى تفرق الاتباع وتشتتهم وسوء حال جماعة السان سيمونيين ، فتركوا منطقة القناطر وعاد بعضهم إلى القاهرة ، وسافر البعض الآخر إلى الأقاليم كما رأينا ، بينما غادر بعضهم البلاد نهائياً عائدين إلى فرنسا ، ففى منتصف يناير ١٨٣٦ عاد (أوربان) و (جول سونرا (Jules Sonnerat) إلى فرنسا ، وفى أوائل مايو غادر (ماسول) و (روجيه) و (كاوريند روجيه) القاهرة عائدين إلى فرنسا مارين بسوريا ، وعندما وصلوا إلى الاسكندرية فى ٩ مايو علموا بوفاة (أوليفييه) فى صباح ذلك اليوم (٣) .

وهكذا وجد الأب (انفانتان) أن اتباعه يغادرون مصر إلى فرنسا الواحد منهم بعد الآخر ، علاوة على من اختطفهم الموت ووصل عددهم إلى خمسة عشر ، ماتوا — كما يقول (انفانتان) (٤) — « فى ساحة الشرف ، فى سبيل العمل الذين كرسوا من أجله حياتهم ، تاركين لنا — ولى على وجه الخصوص — مهمة وشرف متابعة السير بعزم فى ذلك العمل الذى سقطوا تحت وطأته » ، ولذلك غادر (انفانتان) القاهرة فى ٢٣ أكتوبر مع لفيف من أعوانه إلى الاسكندرية التى أبحر منها فى الثلاثين

---

(١) Lettre d Enfantin à Algac St. Hilaire en 5 Octobre 1835, Arsenal 7827 d'Allemagne, 422

(٢) Souvenirs d'une fille du peuple, ou la St. Simonienne en Egypte par Suzanne de Voilquin, citée dans : d'Allemagne, p. 430.

(٣) D'Allemagne, p 430.

(٤) Oeuvres de St, Simon et d'Enfantin T XII, p 8 .

من نفس الشهر فوصل مرسيليا فى ٧ يناير ١٨٣٧ تاركا فى القاهرة بعض الاتباع مثل (لامبير) و (برنو) و (ماشيرو) و (جافارى) والبعض الآخر فى الاسكندرية مثل (ربول) و (كولان) و (جوندريه) و (جانان) (١) .

وعندما عاد (انفانتان) إلى فرنسا لم يقابل بذلك الحماس الذى كان يحلم به عندما غادرها فى طريقه إلى مصر ، والذى كان يأمل أن يكون جزاءه على الأعمال التى كان ينوى تحقيقها فى مصر .

وهكذا انفرط عقد السان سيمونيين فى مصر دون أن يقدر لمشروعهم — مشروع القناة بين البحرين — أن يتحقق .

٭ ٭ ٭

وقد خلف لنا السان سيمونيون فى مؤلفهم « أعمال (سان سيمون) و (أنفانتان) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin » قائمة(٢) بأسماء من رافقو الأب (أنفانتان) فى رحلته إلى مصر بين عامى ١٨٣٣ — ١٨٣٦ ، وقد تضمنت هذه القائمة أسماء خمسة وخمسين شخصاً (٣) يتبين لنا منها أنه قد مات من

---

(١) Op, Cit, p, 432

(٢) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T XII, p. 13—15
ملاحق البحث (ملحق رقم ١)

(٣) من بين هؤلاء ثمانية ممن درسوا بمدرسة الهندسة العليا وهم :
أوار Hoart ، لامبير Lambert . برونو Bruneau فورنل Fournel ، براكس Prax ، تورنيه Tourneux دشارم Descharmes ، ودروو Drouot .
وإلى جانب هؤلاء نجد الكيمائيين جوندريه Gondret جافارى Javary والرياضى أيمون Yvon ، والمهندس المعمارى لامى Lamy والرسام ماشيرو Machereau ، والحداد دمولار Dumolard والمصور أشار Achard ، والميكانيكى الكسندر Alexandre ، والموسيقيين روجيه Rogé ، ودافيد David ، والزراعيين بيتيه Petit ، أوليفييه Ollivier وبسكو دى دومبال Busco du Dombasle ، والمثال الريك Alric ، والأطباء فورساد ، لاشيز Lachèze ، جلا Gallat ، ريجو Rigaud ، شاربان Charpin بيرون ، كونيا ، ديلو Delon ، والطبيب البيطرى سانتور Santour وعدد من الأدباء والرحالة والمشتغلين بالتجارة .

هؤلاء فى مصر نحو خمسة عشر شخصاً ، وأنه قد عاد منهم إلى فرنسا عشرون وبقى فى مصر خمسة ، ولم تذكر القائمة مصير الباقين .

ومما يلاحظ على هذه القائمة أنها لم تتضمن الأفراد المنتمين إلى جماعة السان سيمونيين فحسب بل تضمنت كذلك بعض الأفراد ممن عملوا معهم دون أن يعتنقوا مبادئهم (١) ، ويؤكد ذلك أن الأب (أنفانتان) أدرج اسم (لينان دى بلفون) ضمن الأسماء الواردة فى هذه القائمة رغم أن (لينان) لم يكن من السان سيمونيين ، بل كان موجوداً فى مصر منذ مدة طويلة قبل مجيئهم اليها وكل مافى الأمر أنهم اشتركوا معه أثناء العمل فى القناطر .

ومن نواحى الأهمية فى هذه القائمة أنها أوردت أمام معظم الأسماء المصير الذى آل إليه كل منهم .

٭ ٭ ٭ ٭

هذه هى رحلة السان سيمونيين الأولى إلى مصر ، وهى وإن كانت لم تحقق الغرض الأكبر من مجيئهم وهو شق قناة فى برزخ السويس إلا أنه كان لمساهمتهم فى مختلف أنواع النشاط فى مصر أثر لاينكر بل يذكر ويقدر ، وهذا المارشال (مارمون) بعد أن اجتمع بكثير من أفراد الجماعة السان سيمونية فى منزل سليمان باشا وذلك خلال رحلته إلى مصر فى أواخر عام ١٨٣٤ وأوائل ١٨٣٥ يعبر عن تقديره الأب (أنفانتان) ويشهد بأن له من المزايا أكثر مما هو معروف عنه . كما عبر (مارمون) (٢) عن تقديره كذلك للشخصيات السان سيمونية الأخرى والتى أكبر فيها حبها للعمل والخدمة وتمتعها بكفاءات ممتازة ، إذ وجد من بينهم - كما يقول - (٣) كثيرين ذوى علم واسع عميق ، وأن بعضهم ممن درس فى مدرسة الهندسة العليا ، كما أشار المارشال إلى محاولة (محمد على) الاستفادة بعض من تلك الشخصيات السان سيمونية التى اتضحت له فائدتها فوضع بعضهم فى إدارة كثير من المؤسسات ، واستعان ببعضهم فى مشروع القناطر تحت إمرة (لينان) .

(١) Carre . Ecrivains et Voyageurs ... T, I, P, 270

(٢) Journal de Lambert , 1er Janvier 1835, Arsenal 7728, D'Allemagne, p, 413

(٣) Maréchal Marmont Voyage... T. III, p, 362—368

الفصل الرابع

استمرار بحوث القناة

(لينان) ومشروع توصيل البحرين

عاد الأب (انفانتان) ومن معه من الأتباع إلى فرنسا في أوائل عام ١٨٣٧ دون أن ينفذوا مشروع شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، وهو المشروع الذى ساقهم إلى مصر فى عام ١٨٣٣ ، ومع ذلك فإن فكرة توصيل البحرين لم يسدل عليها ستار النسيان بعد ذلك، إذ كان هناك من تعهدها وبذل فى سبيل دراستها وبحث إمكان تحقيقها كثيراً من الجهد والوقت وعلى الأخص (لينان دى بلفون Linant de Bellefonds) المهندس الفرنسى الذى كان فى خدمة الحكومة المصرية، والذى كان لبحوثه ودراساته عن مشروع توصيل البحرين أثر كبير فى توجيه نشاط السان سيمونيين وجهودهم فى الفترة التالية من أجل تنفيذ فكرة توصيل البحرين .

ويرجع اهتمام (لينان) بدراسة برزخ السويس ومشروع توصيل البحرين إلى عام ١٨٢٠ - ١٨٢١ عندما قام بأول رحلة فى منطقة البرزخ للتعرف على معالم القناة القديمة التى كانت تربط النيل بالبحر الأحمر فى العصور السابقة. وفى عام ١٨٢٢ قام (لينان) بجولة فى المنطقة الشمالية الشرقية من برزخ السويس وعلى صفاف بحيرة التمساح ، كما زار الفرما والسويس (١) .

وقد كان لهذه الزيارات والجولات أثرها فى إثارة اهتمام (لينان) بمشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر، وأخذ اهتمامه بالمشروع يتجاوز الناحية التاريخية المقتصرة على التعرف على آثار القناه القديمة وحسب إلى الناحية الفنية والهندسية فعاد إلى زيارة البرزخ فى عامى ١٨٢٧، ١٨٢٩ حيث قام بمراجعة وتحقيق المقاييس والنتائج التى توصلت إليها بعثة الحملة الفرنسية فى أجزاء البرزخ المختلفة ، وخرج

---

(١) Linant : Mamoires sur les principaux Travaux ... p 89,
Vidal : Linant de Bellefonds, p, 239
Mazuel . L'Oeuvre Geographique de Linant, p. 243

لينان من هده الدراسة بتأكيد مقاييس بعثة الحملة الفرنسية وتأييد وجود فرق بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر (١) .

مشروع (لينان) الأول غير المباشر .

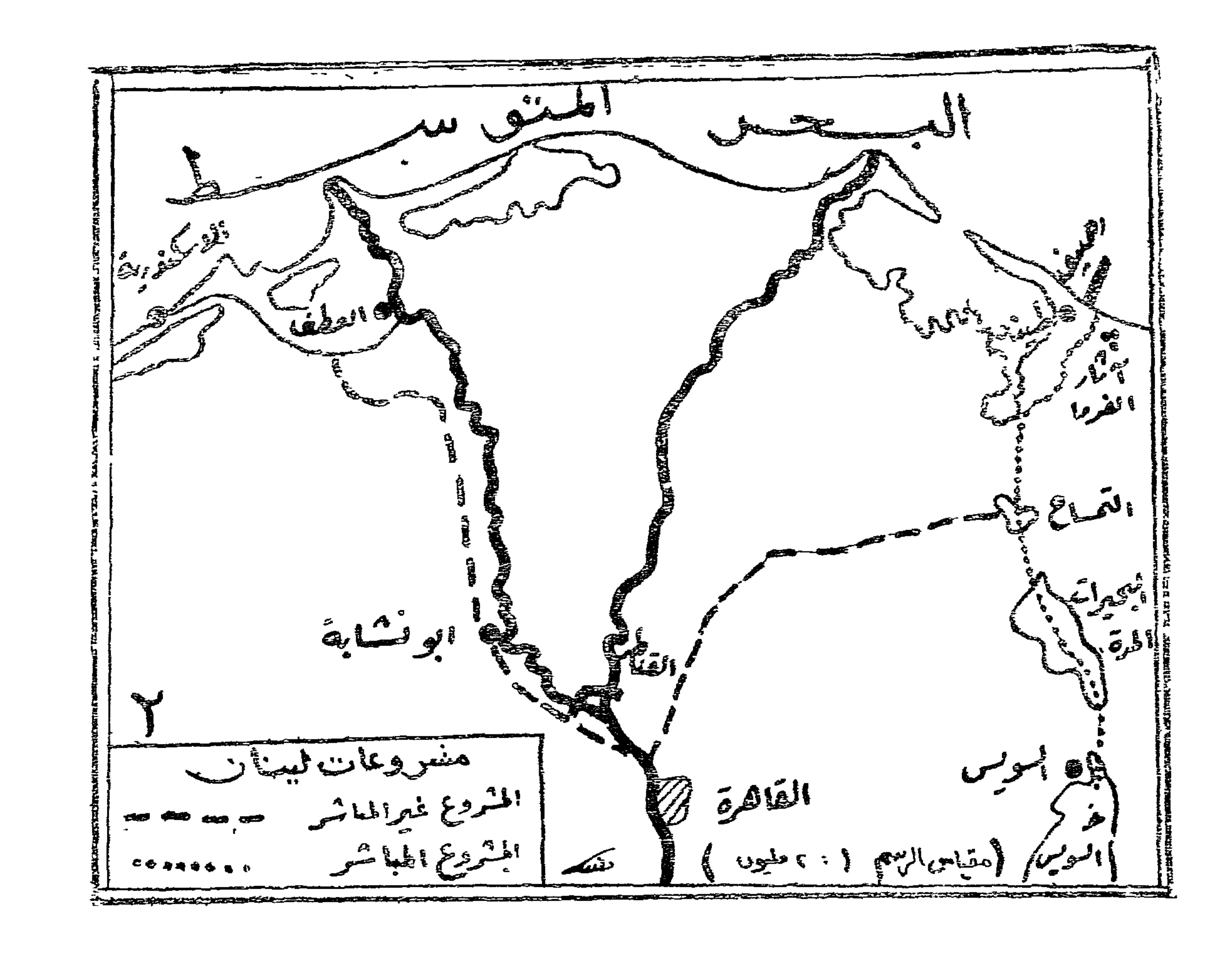
وعلى هذا الأساس شرع (لينان) — منذ عام ١٨٣٠ - فى وضع مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وكان هذا المشروع مقيداً بالفرق (المزعوم) بين مستوى البحرين ومن ثم فقد كان مشروع (لينان) الأول يصل البحرين بطريق غير مباشر أى عن طريق النيل ، شأنه فى ذلك شأن المشروع الذى وضعه (لوبير) مع بعض الاختلاف . ذلك أن مشروع (لينان) الأول هذا كان يعتمد على إنشاء القناطر كما كان لا يستخدم فرعى النيل فى الملاحة - كما فعل مشروع (لوبير) - إلا فى المسافة بين القناطر والقاهرة .

وكانت القناة فى مشروع (لينان) غير المباشر تتكون من قسمين أحدهما شرقى النيل والآخر فى غربيه وكلاهما يستمد ماءه من النيل أمام القناطر . وتمتد القناة من السويس إلى البحيرات المرة وتجرى فى هذا الجزء من القناة مياه البحر الأحمر التى تعلو عن مستوى البحيرات المرة - فى تقدير (لينان) - بأربعة أمتار وواحد وتسعين سنتيمتراً ، ولذلك اقترح (لينان) - فى هذا المشروع - أقامة أهوسة عند الطرف الجنوبى للبحيرات المرة التى ستملؤها مياه النيل طبقاً لمشروع (لينان) حتى لا تختلط مياه البحر الأحمر فى هذا الجزء من القناة بمياه النيل فى البحيرات المرة .

ومن البحيرات المرة تسير القناة - حسب مشروع (لينان) الأول - فى وادى طوميلات حتى ترعة الزعفرانية عند رأس الوادى ، ثم تستخدم ترعة الزعفرانية ذاتها ثم ترعة أبى منجى بعد تعميقهما ، وأخيراً يصل الفرع الشرقى للقناة إلى النيل عند القناطر وتستمر حتى القاهرة ثم تعود أمام القناطر مرة أخرى .

أما الفرع الغربى للقناة فإنه لا يستخدم فرع رشيد كما كان الحال فى مشروع (لوبير) وإنما يستخدم ترعة الخطاطبة التى كانت تستمد مياهها من النيل شمال رأس الدلتا بنحو ٥٠ كيلو متراً ، وقد اقترح (لينان) مدها نحو الجنوب حتى تستمد

(١) Linant . Memoires ... p. 90.



البحر المتوسط
الإسكندرية
العطف
الفرما
التمساح
البحيرات المرة
السويس
أبو نشابة
القاهرة
٢
مشروعات ليبنان
المشروع غير المباشر
المشروع المباشر
(مقياس الرسم ١ : ٢ مليون)

مياهها من أمام القناطر ، وتستمر الملاحة فى ترعة الخطاطبة حتى تنتقل إلى ترعة المحمودية بعد تعميقها وتوسيعها (١) .

وقد اجمل (لينان) فوائد مشروعه غير المباشر بأنه يفيد نظام الرى فى مصر حيث أن القنوات سوف تستخدم فى أعمال الرى علاوة على الملاحة، كما ذكر أن مشروعه هذا سوف يسمح بتوصيل البحرين المتوسط والأحمر وذلك بربط السويس والاسكندرية بمجرى مائى يسمح بمرور السفن التى تتراوح حمولتها بين ٢٠٠ - ٢٥٠ طن (٢) .

وهكذا نرى أن مشروع (لينان) غير المباشر لايختلف فى عمومياته عن مشروع (لوبير) ولا يزيد عليه إلا فى أمر واحد وهو القناطر ، ذلك أن (لينان) اقترح إنشاء القناطر على النيل عند رأس الدلتا لكى تقوم إلى جانب عملها فى الرى بتغذية القناة بالماء فى مختلف فصول السنة حتى فى فترة التحاريق وذلك حتى لا تخضع الملاحة فى القناة للتغيرات الفصلية فى مياه النيل ، وهذا الأمر كان إحدى النقائص التى تشوب مشروع (لوبير) وتقلل من فائدته وتجعله مشروعاً غير عملى لتوقف الملاحة فى القناة فى فترة انخفاض النيل .

ومع أن (لينان) فى مشروعه هذا حاول علاج العيوب التى كانت تشوب مشروع (لوبير) ألا أن مشروع (لينان) ذاته كان موضع اعتراضات جوهرية فى مقدمتها أن أى مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر بطريق غير مباشر لم يكن ليحل مشكلة إيجاد طريق قصير بين الشرق والغرب حلا تاماً بحيث أن مثل هذا المشروع لم يكن يخدم سوى الملاحة الداخلية ولا يفيد الملاحة البحرية بين البحرين المتوسط والأحمر ، وعلى ذلك لم تكن القناة غير المباشرة هى المشروع الذى ينتظره العالم لكى يستفيد منه فائدة تامة ومحققة (٣) .

---

(١) Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingenieur, p. 112-113

(٢) Linant Memoires ... p. 236

(٣) Société d'Etudes ... Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'ingenieur, p. 114

كما أن مشروع (لينان) أطال مجرى القناة عنها فى مشروع (لوبير) بمقدار ضعف ذلك الجزء من مجرى النيل الواقع بين القاهرة والقناطر المزمع إنشاؤها ، فقد أراد (لينان) أن يجعل من مدينة القاهرة مركزاً تجارياً هاماً على الطريق المائى بين البحرين المتوسط والأحمر بحيث تمر بها جميع السفن أثناء انتقالها من بحر لآخر . ولما كانت القناة بفرعيها تستمد مياهها من القناطر حيث يرتفع مستوى الماء لا من عند القاهرة فقد أصبح يتحتم على السفن - بعد أن تقطع أحد فرعى القناة وتصل إلى القناطر - أن تتجه إلى القاهرة ثم تعود إلى القناطر مرة أخرى لتسير فى الفرع الثانى للقناة ، أى ستقطع السفن هذه المسافة بين القاهرة والقناطر ذهاباً وجيئة (١) .

وإلى جانب ذلك فإن جعل النيل ممراً مفتوحاً أمام السفن التى تنتمى إلى جميع الدول الأجنبية كان من شأنه أن يثير المخاوف والشكوك لدى حكومة مصر ويجعلها تتردد فى الموافقة على المشروع بصورته هذه ، وقد كانت موافقة حكومة مصر أساسية لكى يخرج مشروع توصيل البحرين إلى حيز التنفيذ (٢) .

ومع ذلك فقد كان مشروع (لينان) غير المباشر خطوة إلى الأمام فى سلسلة المشروعات التى وضعت من أجل توصيل البحرين المتوسط والأحمر وإيجاد طريق قصير يصل الشرق بالغرب ، وحاول (لينان) بمشروعه أن يذلل بعض الصعوبات وبخاصة عندما كشف لأول مرة عن الفائدة التى يمكن أن تعود على القناة بين البحرين من إنشاء القناطر عند رأس الدلتا بحيث تصبح الملاحة فى القناة مستمرة على مدار السنة . يضاف إلى ذلك أن إزاحة الستار عن العقبات التى تعترض مشروع توصيل البحرين بطريق غير مباشر دعم الاعتقاد حتى لدى (لينان) نفسه بأن الحل السليم لمشكلة توصيل البحرين يتمثل فى حفر قناة مستقيمة تصل بينهما مباشرة (٣) .

ولم تكن اخبار هذا المشروع سراً يقتصر على صاحبه (لينان) وحده

---

(١) Ibid, p, 112; Mazuel, p. 293

(٢) Husny, H. · Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne, P. 183 , Mazuel, p. 294

(٣) Mazuel l'Oeuvre Geographique de Linant, P. 294,

بل تحدث بشأنه مع عدد من الشخصيات من بينهم القنصل الفرنسى فى مصر (ميمو) وكذلك نائبه (فرديناند دىلسبس) وذلك فى عام ١٨٣٣[١] . وكانت أحاديث لينان مع القنصل الفرنسى تتناول هذا المشروع غير المباشر والاشادة بفائدة وأهمية المشروع المباشر ، وقد كان لهذه الأحاديث الفضل فى إثارة الرغبة لدى (دى لسبس) فى أن يكون باعث مشروع القناة [٢] .

مشروع (لينان) الثانى (المباشر) ١٨٤٠ .

وفى عام ١٨٤٠ وضع (لينان) مشروعاً آخر لشق قناة مستقيمة بين البحرين المتوسط والأحمر[٣] ، إلا أنه يلاحظ أن مشروع (لينان) الثانى (المباشر) هذا كان يقوم على أساس استمرار اعتقاده فى وجود فرق بين مستوى البحرين .

وكان الدافع (للينان) لوضع مشروعه المباشر ما كان يعتقده من أنه إذا كان المشروع غير المباشر يخدم مصالح مصر ذاتها ويكفى احتياجات الملاحة الداخلية والرى فإن المشروع المباشر أفضل منه لأنه أقصر وأقل تكلفة وأكثر فائدة وملاءمة لأوروبا واحتياجات تجارتها ، لأن القناة المستقيمة تسمح بالمرور السريع للسفن ذات الحمولة الكبيرة [٤].

واعتقد (لينان) أن ارتفاع مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط بعدة أمتار سوف يؤدى إلى اندفاع المياه من المستوى المرتفع إلى المستوى المنخفض ولا يتطلب هذا العمل سوى شق ربوتى السويس وسيرابيوم .

---

(١) Linant . Memoires sur les Principaux Travaux, p. 213

(٢) Voisin Le Canal de Suez, T. I, P. 6. (Lettre de Delesseps à Arlès Dufour en 16 Juin 1855.

Linant Op Cit. p. 234.

(٣) Ibid, p. 213.

(٤) Ibid, p. 215,

Mazuel. p. 294

وهكذا رأى (لينان) — فى مشروعه الثانى المباشر — ان اختلاف مستوى البحرين سيؤدى إلى سهولة تنفيذ مشروع القناة المباشرة حيث أن المياه المندفعة سوف تحت بسهولة فى الأرض التى تجرى عليها وتشق لنفسها مجرى تسير فيه نحو الشمال وتوسعه وتعمقه بدرجة كافية ، وبذلك تنساب مياه البحر الأحمر فى سهولة ويسر دون أن تصادف عقبات تذكر حتى تصب فى البحر المتوسط . وقد رأى (لينان) فى جريان مياه النيل من القاهرة نحو المصب خير مشجع على الأخذ بهذا الرأى ، فهو يرى أن مياه النيل قد استطاعت أن تشق لنفسها مجرى يصل عمقه إلى ٩ — ١٠ أمتار رغم أن سرعة مياه النيل أقل من السرعة المقدرة لمياه البحر الأحمر فى انسيابها نحو البحر المتوسط (١) .

وأراد (لينان) أن يحتاط لاحتمال انتشار المياه المالحة نحو الأراضى الزراعية فى الغرب فاقترح — فى مشروعه هذا إنشاء سلسلة من الجسور بعضها عند مدخل وادى طوميلات من الشرق والبعض الآخر عند رأس المية ، كما اقترح (لينان) إقامة بروز عند مدخل القناة على البحر المتوسط لحمايته من رواسب النيل التى يلقى بها على ساحل البحر كما اقترح اقامة ميناء على بحيرة التمساح يتوسط القناة (٢) .

وقد كان هذا المشروع فى نظر صاحبه قليل التكاليف للغاية حيث لا يتطلب إلا قليلا من أعمال الحفر فى ربوتى السويس وسيرابيوم إلى عمق ثلاثة أمتار فقط واتساع خمسة عشر متراً ثم ترك المياه الجارية لكى تزيد العمق والاتساع . وقد قدر (لينان) تكاليف شق هذه القناة المستقيمة بمبلغ ثلاثة ملايين وثلاثة أرباع مليون فرنك على أساس استخدام عمال مأجورين فى

---

(١) Linant · Memoires ... p, 215, Société d'Etudes ... Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingenieur, p. 117, 118,

(٢) Société d'Etudes ... p. 119—120

الحفر بدلا من السخرة (١) .

ورغم أن (لينان) كان يعتقد بسهولة تنفيذ المشروع والتغلب على الظروف الطبيعية فى برزخ السويس وسهولة تدبير الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع من مختلف الأقطار الأوروبية ، إلا أنه كان يعتقد أن المشروع لن تتاح له فرصة التنفيذ فعلا إلا إذا اتفقت الدول الأوروبية فيما بينها ووصلت إلى إتفاق يقرر حياد القناة قبل الشروع فى حفرها حتى لا تثير أى دولة من الدول المخاوف والشكوك فى نفوس الدول الأخرى ، وهى الفكرة التى كان يؤمن بها (محمد على) حيث كان يشترط الحصول على الضمانات سلفاً قبل الشروع فى تنفيذ المشروع .

ولم يغفل (لينان) الإشارة إلى ما سيكون لمشروعه المباشر من فائدة عظمى بالنسبة للتجارة العالمية وبالتالى تقدم الصناعة ، علاوة على فائدة المشروع بالنسبة لمصر ذاتها حيث أنه بعد حفر القناة سوف يتيسر لمصر الحصول على إيراد كبير من دخل القناة علاوة على ما سيترتب على حفرها من ثبات واستقرار وضع مصر السياسى (٢) .

وقد قدر (لينان) سلفاً أن مشروعه المباشر بصورته التى رسمها سوف يثير بعض الاعتراضات ، فى مقدمتها الخوف من خطورة تدفق المياه من المستوى المرتفع عند البحر الأحمر إلى المستوى المنخفض عند البحر المتوسط وما قد يترتب على ذلك من تحطيم ضفتى القناة وطغيان المياه على الجانبين ، ثم الاعتقاد السائد بأنه من الصعب المحافظة على مدخل القناة على البحر المتوسط بسبب الطمى الذى يرسبه النيل وتجرفه التيارات من الغرب إلى الشرق .

وقد رد (لينان) على الاعتراض الأول بأن تدفق المياه من البحر الأحمر

---

(١) الوثائق النمساويه (الميكروفيلم) . Extrait du Memoire sur la Communication des Deux Mers directement par l'Isthme de Suez, par M. Linant Directeur des Ponts et Chaussées en Egypte

(٢) Mazuel L'Oeuvre Geographique de Linant, p. 306—307

نحو البحر المتوسط لا يختلف عن تدفق مياه النيل فى أيام الفيضان نحو المصب فى البحر المتوسط ، وما دامت ضفاف النيل لا يصيبها سوء نتيجة انحدار الماء فقد رأى (لينان) أن ضفاف القناة المباشرة لن تصاب بأذى . أما عن الاعتراض الثانى فقد ذكر (لينان) أن سرعة المياه فى القناة كفيلة بأن توفر للقناة على البحر المتوسط مدخلا خالياً من الرواسب إذ سوف تساعد قوة اندفاع المياه على تطهير مدخل القناة خاصة وأن مياه القناة ذاتها الآتية من البحر الأحمر لا تحمل رواسب (١) .

اتفاق (لينان) — (اندرسون) ١٨٤١

وفى أوائل عام ١٨٤١ زار مصر (آرثر أندرسون Arthur Anderson) الذى صار فيما بعد مديراً لشركة (Peninsula & Oriental "P & O.") الانجليزية ، وذلك للقيام ببعض الاجراءات الخاصة بتسهيل مرور البريد والمسافرين عبر الطريق البرى ، وانتهز (اندرسون) فرصة وجوده فى مصر لبحث موضوع حفر قناة بين البحرين (٢) ، فتعرف (بلينان) لشهرته وشهرة أبحاثه ودراساته عن منطقة برزخ السويس ولما عرف عنه من أنه وضع أكثر من مشروع لتحقيق الاتصال بين البحرين .

وقد توصل (أندرسون) ومعه أحد التجار الانجليز فى الاسكندرية ويدعى (جون جليدون John Gliddon) الذى صار فيما بعد قنصلا للولايات المتحدة فى الاسكندرية وابنه (جورج جليدون (٣)) إلى عقد اتفاق فى فبراير عام ١٨٤١ مع (لينان) بخصوص إنشاء شركة تكون مهمتها الإعداد لتنفيذ مشروع قناة مباشرة بين السويس والفرما (٤) .

(١) الوثائق النمساوية (الميكروفيلم) Extrait du Memoire sur la communication des Deux Mers Directment ...

(٢) Hoskins British Routes to India (Lettre d'Anderson à Palmerston en 20 Fev. 1841) ; Mazuel, p. 2 3.

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٢٥٠ و ٢٧١

(٤) Linant Memoires sur les Principaux Travaux, p. 243, 259, Barthelemy St. Hilaire Lettres sur l'Egypte, p 10

وقد نص هذا الاتفاق على أن تسعى الشركة — بعد تكوينها — للحصول من الباشا والى مصر على الإذن بإعفاء المهندس (لينان) من أعماله فى الحكومة المصرية لكى يتسنى له التفرغ لإتمام دراساته التفصيلية الخاصة بمشروع توصيل البحرين ، وقد تعهد (لينان) بالتزام تعهداته للشركة حتى إذا رفض الباشا ذلك. كما تعهد (لينان) فى هذا الاتفاق بأن يقدم (لاندرسون) مذكرة تفصيلية تحوى كل دقائق وتفاصيل مشروع توصيل البحرين مدعمة بكل مايمكنه تقديمه من البيانات وكذلك خريطة لمصر وبرزخ السويس . وتعهد (أندرسون) فى هذا الاتفاق بأن يقوم من جانبه باتخاذ الإجراءات الكفيلة بتكوين شركة مساهمة هدفها تنفيذ القناة المقترحة طبقاً لمشروع (لينان) على أن تقوم الشركة بالاستعانة بالمهندس (لينان) كمدير لأعمال المشروع نظير مرتب سنوى ، وكلف (لينان) بوضع المشروع النهائى لتوصيل البحرين خلال أربعة أشهر تمهيداً لعرضه على لجنة من المهندسين المتخصصين لمناقشته وإقراره . وتعهد (أندرسون) كذلك بألا يستخدم مذكرات وبيانات وخرائط (لينان) إلا فى محادثات سرية مع أصحاب رءوس الأموال وغيرهم ممن يعتقد (أندرسون) انه يمكن الاستعانة بهم على تنفيذ المشروع المقترح ، وذلك لضمان عدم إذاعتها ، كما تعهد (أندرسون) — فى حالة ذيوع سرية هذه البيانات — بأن يدفع للينان تعويضاً قدره خمسمائة جنيه استرلينى . أما فى حالة عدم تمكن (أندرسون) من تكوين هذه الشركة فقد تعهد بإعادة جميع خطط وخرائط (لينان) .

إلا أن هذه الاتفاقية التى أبرمت بين (لينان) و (أندرسن) لم تسفر عن أية نتيجة بالنسبة لمشروع توصيل البحرين سوى تلك المذكرة التى نشرها (أندرسون) فى لندن فى عام ١٨٤٣ بعنوان (ملاحظات عن إمكان وفائدة إيجاد اتصال بين البحر الأحمر والبحر المتوسط بواسطة قناة عبر برزخ السويس)(١) . وتحدث (أندرسون) فى هذه المذكرة عن مدى تضافر الظروف الطبيعية فى برزخ السويس -

(١) Observations on the Practicability and Utility of opening a Communication between the Red Sea and the Mediterranean by a ship-canal through the Isthmus of Suez (Lond. 1843).

على تسهيل شق قناة بين البحرين واستند فى ذلك إلى المعلومات والبيانات التى أمده بها (لينان) وأشار (أندرسون) كذلك إلى أن فائدة القناة لن تكون مقتصرة على دولة بذاتها من الدول الأوربية بل إن جميع الدول وفى مقدمتها انجلتره سوف تجنى فوائد عظيمة من وراء شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر تصل أوروبا بالشرق بطريق قصير سريع ، فتستفيد النمسا من ازدهار تجارة ميناء تريست ، كما تستفيد روسيا إذ يصبح فى إمكانها الوصول إلى الشرق الأقصى بطريق قصير بدلا من ذلك الطريق الطويل الذى يخترق وسط آسيا وبذلك تتاح لها فرصة الاستفادة من موانيها على البحر الأسود[١] .

وأوضح (أندرسون) المزايا السياسية والتجارية التى يمكن أن تعود على انجلتره من مشروع توصيل البحرين ، فبين فى مذكرته أنه من الناحية السياسية سوف يصبح من الممكن — بعد حفر القناة — حكم الهند بنصف القوات التى كانت تحكمها ، وذلك لأنه — عندئذ — سوف يكون من السهل إرسال الإمدادات إليها بسرعة وقت الحاجة وبذلك يقوى الحكم الإنجليزى فى الهند وتقل نفقاته . أما من الناحية التجارية فإن شق القناة سوف يساعد على ازدياد صادرات انجلتره إلى بلاد الشرق[٢] .

ورغبة فى استمالة (محمد على) لتأييد المشروع أشار (أندرسون) إلى ضرورة موافقة حكومة مصر على تنفيذ المشروع على أساس أن تقوم مصر بتنفيذه أو تعهد إلى شركة من أصحاب رءوس الأموال بهذا العمل مع عقد اتفاق بين الشركة وحكومة مصر وتؤيده الحكومات الأوروبية بحيث يرتبط المشروع باسم والى مصر ويضمن له ولخلفائه نسبة من دخل المشروع وذلك إرضاء لحكومة (محمد على) خصوصاً وأنه هو الذى سيقوم بحراسة هذا الممر الحيوى بين أوروبا والشرق ، وهذه المهمة سوف تجعل أهمية (محمد على) السياسية تزداد فى نظر الدول الأوروبية

---

(١) Anderson : Observations ... citée par : De Lesseps : Isthmus Qestion, Appendix 7, p. 182 and Seq.

(٢) Ibid, p. 197.

بعد أن أصبح هناك مصالح مشتركة بينه وبينها مما يؤدى إلى اهتمام أوروبا بضمان بقاء حكم مصر فى أسرته[١] .

ورأى (أندرسون) أنه إذا كان من الضرورى ـ لضمان تنفيذ مشروع القناة واستمرار الملاحة فيها ـ الحصول على موافقة الدولة العثمانية بصفتها صاحبة السيادة الشرعية على الأرض التى سوف تخترقها القناة فإنه يقترح ألا تتقدم الدول الأوروبية للسعى من أجل الحصول على موافقة السلطان بل تترك هذه المهمة (لمحمد على) لأنه — كما يقول (أندرسون) — أكثر مقدرة من الدبلوماسية الأوروبية على إقناع حكومة الباب العالى والحصول على موافقتها — وذلك بإبراز اهتمام مصر بالمشروع وتنفيذه حتى لا يثير مخاوف السلطان وشكوكه من ناحية الدول[٢] .

ولما كان (لينان) على صلات ببعض قناصل الدول الأوروبية فى مصر[٣] فقد عرض مشروعه لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر بقناة مستقيمة على هؤلاء القناصل لكى يبلغوه إلى حكوماتهم ، ومن هؤلاء (لاورين Laurin) قنصل النمسا فى مصر الذى أرسل بدوره صورة من المشروع مؤيدة بالخرائط والرسوم إلى حكومته بتاريخ ٢٤ ديسمبر ١٨٤٢[٤] . وقد وصلت فيما بعد بيانات عن مشروع (لينان) المباشر إلى السان سيمونيين حيث نقله (جومار Jomard) إلى الأب (انفانتان) فى ١٥ يناير ١٨٤٦[٥] ، وكانت تتمثل فى مذكرة تفصيلية عن شق قناة فى برزخ السويس موضحة بعدد من الخرائط والرسوم ، وقد اتخذ السان سيمونيون مشروع (لينان) المباشر — علاوة على مشروع (لوبير) —

---

(١) Anderson Observations ... De Leseps : Isthmus Question, p. 189.

(٢) Ibid, p. 190

(٣) Linant : Memoires ... p. 213

(٤) الوثائق النمساوية (الميكروفلم) Lettre de Laurin à Metternich : du Caire, le 24 Decembre 1842.

(٥) Mazuel , p. 321.

أساساً لأبحاثهم ومحاولاتهم التالية لتنفيذ مشروع توصيل البحرين[1] .

وقد تلقى (لينان) من بعض الدول ردوداً فيها كثير من التقدير لجهوده وأبحاثه من أجل مشروع توصيل البحرين .

ورغم دفاع (لينان) عن مشروعه المباشر ومحاولته سلفاً دحض ما قد يوجه إليه من نقد فقد كان هذا المشروع فيما بعد موضع اعتراضات فنية من المتخصصين لأن مجرد الاعتقاد بوجود فرق يقرب من ١٠ أمتار بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر وهو ما ظل في عقيدة (لينان) يجعل مياه البحر الأحمر تتدفق بشدة وعنف بحيث يصبح من المتعذر المحافظة على جوانب القناة ولذلك فإن أكبر عقبة كانت تقف في سبيل تنفيذ أي مشروع مباشر هي الاعتقاد باختلاف مستوى البحرين ، ذلك الاعتقاد الذي ظل (لينان) مؤمناً به بعد دراساته وأبحاثه المتعددة في منطقة برزخ السويس رغم أنه أنجز هذه الأبحاث في ظروف مواتية ولم تعترضه صعوبات وعقبات كتلك التي اعترضت من قبل بعثة الحملة الفرنسية .

ومن ثم فإنه إذا كان هناك بعض الكتاب[2] يعتقدون أن مشروع (لينان) المباشر كان أساس جميع المشروعات التي وضعت بعد ذلك لتوصيل البحرين فإن هذا القول فيه شيء من المغالاة إذ أن فكرة القناة المباشرة لم تتقدم كثيراً على يد (لينان) ، وإذا كانت قد أتيحت الفرصة فيما بعد لشق قناة مستقيمة بين البحرين فإن ذلك لم يتم إلا بعد أن ثبت تساوي البحرين بشكل قاطع ، إلا أننا مع هذا لا نستطيع أن نجحد فضل (لينان) ، فقد وضع بالفعل أول مشروع مباشر بتفاصيله ودقائقه ، ونبه الأذهان إلى الحل السليم لتوصيل البحرين ، كما درس منطقة البرزخ دراسة وافية من الناحية الجيولوجية والطبيعية ، وقد كانت هذه

---

(١) Oeuvres de St. Simon et d Enfantin, T XII, p 15—16; Société d'Etudes .. Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'ingenieur, p. 4

(٢) Mazuel L'Oeuvre Geographique de Linant, p.311. .

الدراسة عماد من أتى بعده إلى منطقة البرزخ لدراسة إمكانيات حفر قناة بين البحرين وخصوصاً بعثات السان سيمونيين فى عام ١٨٤٧ .

٭ ٭ ٭

السان سيموتيون يتابعون نشاطهم :

لم تكن عودة السان سيمونيين إلى فرنسا فى عام ١٨٣٧ دون تنفيذ مشروع توصيل البحرين سبباً لتوقف نشاطهم أو تطرق اليأس إلى نفوسهم حتى يتخلوا عن المشروع أو يعدلوا عن تنفيذه نهائياً ، بل ظلوا متمسكين به وتابعوا بعد ذلك نشاطهم وأبحاثهم من أجل تنفيذه ، وإنما كان هذا الفشل المؤقت دافعاً لهم على التفكير فى أسبابه ومحاولة علاج أوجه النقص التى تبينوا أنها تسببت فى عدم نجاحهم فى تنفيذ المشروع لضمان نجاحهم فى المرحلة الثانية من نشاطهم . وترتب على ذلك أنهم فطنوا أخيراً إلى ضرورة تعديل الوسائل التى كانوا قد اتخذوها لتنفيذه بعد ما تبينوا أن المشروع كانت تنقصه بعض العناصر التى كان من الممكن أن تدفع به فى طريق النجاح، فقد رأوا أن المشروع كانت تنقصه الدعاية الكافية لدى الأوساط المالية والدبلوماسية على السواء من أجل ضمان مساهمة أكبر عدد ممكن من رءوس الأموال المنتمية إلى مختلف الدول الأوروبية من ناحية ، وكذلك ضمان تأييد الدول الأوروبية ذاتها ، تلك الدول التى كان يهمها تنفيذ المشروع من أجل ازدهار تجارتها الشرقية(١) .

فقد أدرك الأب (انفانتان) — بعد عودته إلى فرنسا — أن مشروع توصيل البحرين يجب أن يتخذ مظهراً آخر غير الذى اتخذه خلال الفترة السابقة بين عامى ١٨٣٣ و ١٨٣٦ ، وذلك بألا يقتصر التفكير فى المشروع والاهتمام به والسعى لتنفيذه على السان سيمونيين وحدهم بل يجب أن يتجاوز التفكير فى المشروع والاهتمام به نطاق جماعة السان سيمونيين ، فإنه لم يعد مشروعا تستلزمه المبادىء السان سيمونية وحدها وإنما هو مشروع صناعى سيؤدى تنفيذه إلى رخاء وسعادة

---

(١) Micard . Le Canal de Suez et le Genie Français, p. 73.

الإنسانية جمعاء ، ولذلك فإن تنفيذ هذا المشروع العظيم لن يصادف النجاح إذا ما عمل السان سيمونيون منفردين وداخل نطاق جماعتهم وحسب ، بل لا بد لهم من العمل على توسيع دائرة نشاطهم من أجل المشروع والخروج به من النطاق المحلى إلى نطاق أوسع وذلك بالاستعانة برءوس أموال من مختلف البلاد الأوروبية التى يهمها تنفيذ المشروع .

ومن أجل ذلك عكف السان سيمونيون بعد عودتهم من مصر على دراسة تجارة الدول الأوربية — وبخاصة انجلترة وفرنسا وألمانيا — مع البلاد الشرقية على أساس من الإحصائيات والأرقام حتى يمكنهم معرفة مدى ما تفيده هذه الدول من تقصير المسافة بين أوروبا والشرق نتيجة شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر فيصبح من السهل إقناع هذه الدول بتأييد المساعى لتنفيذ المشروع طالما قد اقتنعت هذه الدول بفائدته الحقيقية التى تثبتها الأرقام والإحصائيات .

ولكى يطلع الرأى العام العالمى فى الدول الأوروبية المختلفة على أهمية مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر وفائدته ، وكذلك من أجل إقناع أصحاب رءوس الأموال فى مختلف الأقطار الأوروبية للحصول على موافقتهم فى المساهمة فى تنفيذ المشروع بعد إقناعهم به[1] ، نشر السان سيمونيون سلسلة من البحوث والمقالات عن مشروع القناة بين البحرين فى (مجلة العالمين La Rev. des Deux Mondes) وكانت منتشرة بين الأوساط المثقفة . ومن أشهر الدراسات التى ظهرت حول هذا الموضوع كان المقال الذى كتبه (لترون Letronne) ونشر فى العدد الصادر فى ١٥ يوليو عام ١٨٤١ من (مجلة العالمين) وتناول فيه من الناحية التاريخية — مشروع القناة بين البحرين وتطوره فى عهود الإغريق والرومان والعرب[2] .

---

(١) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII., p. 10.

(٢) Letronne : L'Isthme de Suez-Le Canal de jonction des Deux Mers, sous les Grecs, les Romains et les Arabes, de p 215 à p. 235 . La Revue des Deux Mondes T. XXVII. Quatrieme serie, 5 Juillet 1841

وقد أوضح (لترون) فى مقاله كيف أن أوروبا صارت تهتم اهتماماً زائداً أكثر من أى وقت مضى بإيجاد اتصال سهل وسريع بين البحرين المتوسط والأحمر، وأن مصالح الدول الأوروبية قد أصبحت مرتبطة بتحقيق هذا الاتصال ، ودلل على أهمية إيجاد طريق مختصر بين الشرق والغرب عندما قدر أن الرحلة من باريس أو لندن إلى بومباى سوف تستغرق - بعد توصيل البحرين بقناة مائية - مدة تتراوح بين ستة وثلاثين وخمسة وأربعين يوماً .

وكشف (لترون) الستار عن الخلاف القائم بين وجهات نظر الدول الأوروبية المختلفة ، وكيف أن بعضها يرى حل مشكلة الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر بشق قناة بينما ترى دول أخرى (ويقصد انجلترة) أن فى الإمكان تقصير المسافة بين الشرق والغرب عن طريق إنشاء خط حديدى ، وفى هذه الحالة سيكون الطريق أطول منه فى حالة حفر قناة ، وبين (لترون) أن هذا الخلاف فى وجهات النظر إنما مبعثه المصالح المتنافسة على إحراز السيطرة والتفوق فى هذا الركن من العالم ، وأنه سيمضى وقت ليس بالقصير قبل أن تتفق الآراء المتعارضة وتستقر على اختيار أى من الوسيلتين — القناة أو الخط الحديدى - لتقصير المسافة بين الشرق والغرب وتحقيق التقدم التجارى المنشود .

وكان (لترون) إنما يحذر الدول من الاستمرار فى التنافس ومعارضة كل منها الأخرى ويدعوها - من أجل المصلحة العامة للدول الأوروبية جميعاً - إلى نبذ الخلاف الذى أملته المنافسة ، والاتفاق على حل لتقصير المسافة بين الشرق والغرب يعود على التجارة الأوروبية مع الشرق بفوائد لا تنكر ، وأشار (لترون) إلى إدراك القدماء لأهمية الاتصال بين البحرين وأنهم نفذوه فى عصور مختلفة ، وأراد بذلك أن يثبت للعالم أن مشروع حفر قناة بين البحرين ممكن التنفيذ كما أراد أن يدحض رأى القائلين بأن توصيل البحرين المتوسط والأحمر بواسطة قناة مائية أمر من المتعذر تنفيذه من وجهة النظر الفنية ، وأوضح كذلك أن توصيل البحرين مائياً يمكن أن يتم بإحدى طريقتين : الأولى أن يكون الاتصال مباشراً بين السويس والفرما بحيث تحفر قناة تصل السويس بالبحيرات المرة

ثم تمتد من الحافة الشمالية للبحيرات المرة حتى الفرما على البحر المتوسط ، والثانية أن يكون الاتصال غير مباشر أى عن طريق النيل وذلك باستخدام وادى طوميلات وربطه بالبحيرات المرة بقناة تبدأ من مكان ما على الفرع الشرقى للنيل ثم ربط البحيرات المرة بالسويس ، وبين (لترون) أن هذا الاتصال غير المباشر هو الذى نفذ فى العصور السابقة وأورد الاعتبارات التى حدت بالقدماء إلى تفضيل الاتصال غير المباشر وفى مقدمتها الرغبة فى إفادة الوجه البحرى وتجارته الداخلية ، ثم الاعتقاد بتعذر إقامة ميناء على مدخل القناة على الساحل البيلوزى بسبب الطمى الذى تجرفه التيارات المائية من الغرب إلى الشرق أمام الساحل الشمالى لمصر ، وأخيراً الاعتقاد السائد بأن هناك ثمة إرتفاعاً فى مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط ذلك الفرق الذى أشار إليه الكتاب القدماء ثم أكدته بعثة الحملة الفرنسية على مصر ، وقدره تسعة أمتار وتسعمائة وسبعة ملليمترات (٣٠ قدماً و ٦ بوصات [١]) .

ثم تناول (لترون) مشروع توصيل البحرين فى العصور السابقة منذ الفراعنة حتى العصر الإسلامى ، وعقب على ذلك بأنه من الممكن إعادة الاتصال القديم الذى كان قائماً بين البحرين ، وأعرب عن اعتقاده بأن الإمكانيات الحديثة كفيلة بتخطى كل الصعوبات والعقبات التى قد تعترض تنفيذ المشروع وتجعله أمراً سهلا ميسوراً ، أى أن (لترون) كان يرى تنفيذ المشروع غير المباشر الذى سبق تنفيذه فى العصور القديمة والوسطى ، ومن أجل الوصول إلى هذه الغاية دعا فى ختام مقاله إلى وجوب اتفاق المصالح المتعارضة أمام تلك الفوائد العظيمة التى ينتظر أن تفيدها جميع الدول الأوروبية من وراء هذا المشروع العظيم .

وفى العدد الأول من (مجلة العالمين) الصادر فى أول يناير ١٨٤٤ ظهر مقال لواحد من السانسيمونيين البارزين وهو (ميشيل شيفالييه Michel Chevalier) يتضمن دراسة وافية فى خمس وسبعين صفحة عن برزخ بناما وخصص جزءاً من مقاله للحديث عن برزخ السويس ومشروع القناة التى يمكن أن تصل

---

(١) Letronne, p. 217—218.

بين البحرين المتوسط والأحمر . وقد أعرب (شيفالييه) عن اعتقاده بأن المظاهر الطبيعية لبرزخ السويس من حيث سطحه وانحداره ومنخفضاته تجعله يبدو ـ من النظرة الأولى ـ مناسباً لشق قناة ، إلا أن (شيفالييه) كان يعتقد بصحة ما أكدته بعثة الحملة الفرنسية بشأن وجود اختلاف بين مستوى البحرين ، ورغم هذا الاعتقاد فقد كان (شيفالييه) يرى أنه في الإمكان شق قناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة ودون حاجة إلى استخدام النيل .

ثم أشار (شيفالييه) إلى المشروعات المختلفة التي سبق التفكير فيها في العصور المختلفة لتوصيل البحرين حتى مشروع (لوبير) أيام الحملة الفرنسية على مصر واعترف (شيفالييه) بأن مثل هذه القناة غير المباشرة يعيبها فعلا طولها الذي سيربو على أربعمائة كيلو متر بين الإسكندرية والسويس ، وأنها ستكون باهظة التكاليف ، وإزاء ذلك خلص (شيفالييه) إلى أنه ليس ثمة وسيلة أخرى لشق برزخ السويس من أجل التجارة العالمية أفضل من حفر قناة مستقيمة بين السويس والبحر المتوسط(١) .

ولم يكن نشاط السانسيمونيين في هذه الفترة مقتصراً على مجرد كتابة المقالات والأبحاث ونشر آرائهم بخصوص موضوع توصيل البحرين بقصد تعريف الرأي العام الأوروبي بفوائد المشروع واستثارة الهيئات المختلفة في أوروبا لتأييده ، بل وجد السان سيمونيون أنهم يجب أن يثبتوا للعالم أنهم قوم عمليون وأنهم جادون في مشروعهم لتوصيل البحرين وأنهم يبذلون من أجل تحقيقه جهوداً عملية فعالة وليس مجرد إبداء آراء وعرض نظريات ، ومن أجل ذلك اتصلوا بمهندس ألماني يدعى (دوفور فيرونس Dufour Feronce) ، وكان هذا المهندس من المهتمين بمشروع توصيل البحرين بقناة مائية ، كما كان له فضل تعريف الأب (انفانتان) بالمهندس النمساوي (لويجي نجريللي Luigi Negrelli) منذ عام ١٨٤٣ ، وكان

---

(١) Chevalier, M . La Revue des Deux Mondes, 1er Janvier 1844 ; Hallberg, p 83,
Roux, J. Ch. . L'Isthme et le Canal de Suez, T. I, P. 204.

(لنجريللى) - نظراً لخبرته الطويلة فى الأعمال المائية - نشاط فنى له قيمته بين جهود السان سيمونيين فى الفترة التالية .

ومن مظاهر اهتمام السان سيمونيين بمشروع توصيل البحرين وسعيهم الجدى لتنفيذه كانت تلك الجهود التى بذلوها فى أواخر عام ١٨٤٦ عندما عهدوا إلى واحد منهم وهو (دوفيرييه Duveyrier) بإعداد إحصاء دقيق عن تجارة كل من فرنسا وانجلترا ومدى تأثرها فى كل قطر منهما بشق طريق بين البحرين المتوسط والأحمر ، كما عهد السان سيمونيون إلى اثنين آخرين هما الفرنسى (ارليه دوفور Arlés Dufour) والمهندس الألمانى (دوفور فيرونس Dufour Feronce) بمباحثة المؤسسات المالية فى ألمانيا ومعرفة مدى استعدادها للمساهمة فى تنفيذ مشروع توصيل البحرين .

وإلى جانب ذلك فقد دعا الأب انفانتان أنصاره وأصدقاءه وأتباعه الذين تركهم وراءه فى مصر إلى مواصلة دراساتهم فى أثناء إقامتهم بها وإعداد بيانات وإحصائيات وإبلاغها إليه للاستفادة منها فى تنفيذ المشروع ، إلا أنه من الملاحظ أن هؤلاء النفر من السان سيمونيين أمثال (لامبير) و (بيرون) وغيرهما ممن ظلوا فى مصر بعد رحيل الأب (انفانتان) لم يلبوا دعوته إذ كان كل منهم مشغولا بالعمل الذى يؤديه فى خدمة الحكومة المصرية ، ولعلهم فقدوا الأمل فى نجاح السان سيمونيين فى تنفيذ المشروع بعد الفشل الذى منيت به محاولاتهم بين عامى ١٨٣٣ — ١٨٣٦ ، أو لعلهم آثروا ألا يستمروا على الولاء لجماعة السان سيمونيين وزعيمهم الأب (انفانتان) إرضاء للحكومة المصرية بعد ما لمسوه من عدم رضا الحكومة المصرية عن جماعة السان سيمونيين كما سيتبين عند الحديث عن أسباب فشل السان سيمونيين فى تنفيذ المشروع .

* * *

جمعية ليبزج (١٨٤٥) :

على أنه إذا كان السان سيمونيون قد تأثروا - كما سبق القول - فى دراساتهم بمشروعى (لوبير) و (لينان) من الناحية الهندسية والفنية ، فقد استرشدوا

كذلك من الناحية السياسية بتلك الآراء التى عبرت عنها ونادت بها جمعية ليبزج الألمانية التى تأسست عام ١٨٤٥ ووضعت القواعد الأساسية التى كانت ترى أنها كفيلة بنجاح تنفيذ مشروع توصيل البحرين .

ففى عام ١٨٤٥ تكونت بمدينة ليبزج بألمانيا جمعية أخذت على عاتقها بحث موضوع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر من نواح معينة أهمها دراسة الأثر الذى سوف يحدثه شق قناة السويس على التجارة الأوروبية ، ودراسة إمكانيات حفر قناة تسمح بمرور السفن من جميع الأحجام ، وأى رءوس أموال يمكن استخدامها لتمويل المشروع ، ومتى تحين الفرصة للبدء فى هذا المشروع العظيم(١) . ولم تقتصر دراسات وأبحاث جمعية ليبزج على ما أمكنها الحصول عليه من معلومات فى الأقطار الأوروبية بل أوفدت كذلك فى يناير عام ١٨٤٥ أحد أعضائها إلى مصر للحصول من القطر الذى سوف تخترقه القناة ومن الحكومة المصرية على كل ما يمكن أن يفيد فى تكوين رأى عن المسائل التى وضعت الجمعية دراستها ضمن برنامجها ، وقد قابل هذا المندوب(٢) (محمد على) والى مصر فى مدينة الفيوم فى ٣٠ يناير عام ١٨٤٥ (٣) .

وفى بداية هذه المقابلة حاول مندوب جمعية ليبزج أن يرضى (محمد على) فأزجى إليه التهنئة على ما لمسه من سيادة النظام واستتباب الأمن فى ربوع البلاد بعد تلك الفوضى التى كانت منتشرة فى أيام المماليك ، ثم أوضح المندوب (لمحمد على) أهمية موقع مصر بالنسبة لأوروبا ، حيث يمكن أن تصبح منفذ تجارة الهند ،

---

(١) الوثائق النمساوية (الميكروفيلم) — ملاحق البحث) :
Rapport de la Société de Leipzig au Prince Metternich en 25 Avril 1845.

(٢) لم يرد اسم هذا المندوب سواء فى مذكرته التى رفعها إلى جمعية ليبزج متضمنة نتائج محادثاته مع (محمد على) ولا فى التقرير الذى رفعته جمعية ليبزج فى ٢٥ أبريل ١٨٤٥ إلى (مترنيخ) متضمنا وجهة نظرها ازاء مشروع توصيل البحرين .

(٣) الوثائق النمساوية Pièce-jointe au Rapport de la Société de Leipzig.

والصين والأقطار الأوروبية ، وأنه إذا ما تم هذا الاتصال بين أوروبا والشرق عن طريق مصر فإن الرخاء سيعم مصر وتزداد أهميتها وتكتسب مركزاً سياسياً قوياً مدعماً حيث ستهتم أوروبا بالمحافظة على مركز أسرته فى مصر .

وأعرب (محمد على) عن تخوفه من بعض الدول التى تعارض تنفيذ مشروع توصيل البحرين ولا تنظر إليه بعين الارتياح وعلى الخصوص انجلتره وروسيا ، فحاول المندوب تهدئة مخاوف الوالى وأوضح له أن الحكومه الإنجليزية وإن كانت غير راغبة فى تنفيذ المشروع إلا أنها لن تستطيع أن تضع العراقيل أمامه لأن مصالح شركة الهند لها وزنها فى دوائر الحكومة الإنجليزية ، أما فيما يختص بروسيا فقد أشار المندوب إلى أنها تتوق إلى وصول سفنها إلى البحر المتوسط وسيكون شق القناة فرصة لتحقيق ذلك الحلم .

وبعد أن استمع (محمد على) إلى وجهة نظر مندوب جمعيه ليبزح عقب عليه بقوله : « إنه إذا اتفقت الدول الكبرى وطلبت منى تنفيذ المشروع فأنا على استعداد لتنفيذه ، ومصر لا ينقصها الرجال ، وسوف أحشد كل جيشى لتنفيذ المشروع[1] » .

وقدر المندوب فى مذكرته مشاعر (محمد على) فأبلغ جمعية ليبزج — التى أبلغت هذه الآراء بدورها إلى (مترنيخ) — أن (محمد على) على حق فى التخوف من إنجلتره « التى تستطيع أن تأكل مصر فى مضغتين » ودعا حكومة النمسا إلى أن تأخذ على عاتقها مباحثة الحكومات الأوروبية الأخرى للوصول إلى اتفاق يمكن بعده أن يشرع الوالى فى تنفيذ المشروع .

ونادى مندوب جمعية ليبزج بوجوب الإسراع بذلك العمل خشية وفاة (محمد على) وقيام اضطرابات فى البلاد تؤدى إلى تأخير تنفيذ المشروع .

وقد أوجزت جمعية ليبزح آراءها التى خرجت بها من كل أبحاثها فى تقرير

---

(١) الوثائق النمساويه :
Pièce-jointe au Rapport de la Société de Leipzig.

رفعته فى ٢٥ إبريل ١٨٤٥ ووقعه ثلاثة من أعضاء الجمعية هم : (البرت دوفور فيرونس) و (جوستاف هاركون Justav Harkon) و (لويس سيلور Louis Sillur) ، وقد أشار هذا التقرير إلى الفوائد التى سوف تعود على أوروبا عموماً وعلى ألمانيا على وجه الخصوص من وراء شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، حيث سيؤدى فتح طريق السويس إلى تدفق متاجر الشرق على موانى البحر المتوسط وبحر الإدرياتيك فيوفر على المصانع الألمانية استيراد المواد الخام اللازمة لها عن طريق إنجلترة - كما كانت تفعل قبلا - وبذلك « تصبح المصانع الألمانية أقرب من المصانع الإنجليزية إلى أسواق الهند الشرقية والصين » ، فيصبح فى استطاعة المصانع الألمانية الاستغناء عن وساطة إنجلترة سواء فى استيراد المواد الخام أو فى تصدير المصنوعات وتسويقها ، ولذلك فإن جمعية ليبزج كانت تشعر أن إنجلترة لن تؤيد مشروع توصيل البحرين رغم ما سوف تجنيه من فوائد بعد شق القناة لأن هذه القناة ستكون أكثر فائدة لدول القارة الأوروبية .

ولما كان من المعروف أن فرنسا أكثر الدول اهتماماً وتأييداً لمشروع توصيل البحرين فقد كان من رأى جمعية ليبزج أن تحمس فرنسا بمفردها للمشروع وسعيها الجدى لتنفيذه فى الوقت الذى اتضحت فيه أطماعها فى أفريقيا وبخاصة بعد غزو الجزائر عام ١٨٣٠ سوف يؤدى إلى عرقلة تنفيذ مشروع القناة ، إذ سيترتب على تصدى فرنسا وحدها للسعى لتنفيذ المشروع إلى إثارة الشكوك سواء لدى والى مصر أو لدى الحكومة الإنجليزية فى أن لمشروع توصيل البحرين أهدافاً سياسية ، وبذلك يصبح انفراد فرنسا بالعمل على تنفيذ مشروع القناة عائقاً قد يحول دون تنفيذه .

ولإبعاد المشروع عن النواحى السياسية وإظهاره كمشروع تجارى بحت لا يحمل بين طياته الرغبة فى تحقيق أى أطماع سياسية اقترحت جمعية ليبزج أن تتعهد بتنفيذه شركة من أصحاب رءوس الأموال الألمان مع الاستعانة بأموال إنجليزية وفرنسية ، وفى هذه الحالة فقط كانت الجمعية ترى أنه من الممكن خروج المشروع

إلى حيز التنفيذ باعتباره مشروعاً يخدم التجارة العالمية ويستهدف رفاهية الدول الأوروبية جميعاً دون امتياز لأى منها على الأخرى[١] .

وقد أرفقت جمعية ليبزج بتقريرها الذى رفعته إلى (مترنيخ) مذكرة كان قد وافاها بها مندوبها الذى أوفدته إلى مصر فى يناير ١٨٤٥ متضمنة نتائج محادثته مع (محمد على) .

وقد استرشد السان سيمونيون فى نشاطهم ومساعيهم من أجل تنفيذ مشروع توصيل البحرين بهذه الأفكار التى وضعتها جمعية ليبزج الألمانية وذلك بإظهار أن الاهتمام بالمشروع والرغبة الملحة فى تنفيذه ليست قاصرة على الفرنسيين ، ويتجلى هذا بوضوح عندما كون السان سيمونيون بعد ذلك جمعية دراسات قناة السويس إذ ضموا إليها أعضاء ينتمون إلى دول أخرى إلى جانب الأعضاء الفرنسيين حتى لا يبدو للعالم أن تنفيذ المشروع منوط بفرنسا وحدها .

وهكذا نرى أن السان سيمونيين ـ بعد عودتهم إلى فرنسا فى أوائل عام ١٨٣٧ قد استعدوا استعداداً كبيراً لتنفيذ المشروع لم يسبق لهم مثله فى المرة السابقة ، ولذلك كان الأب (انفانتان) محقاً عندما اعتبر أن السان سيمونيين قد اعدوا المشروع بطريقة لم يسبق أن أعد بها ، ولقد صار عليهم ـ كما قال (انفانتان) ـ أن يسعوا لإتمامه بطريقة لم يسبق لها مثيل « أى بدون تنافر بين الدول وإنما بفضل التعاون الخالص بين الشعوب الكبرى الثلاث (أى بين انجلترا وفرنسا والنمسا) تلك الشعوب التى طالما فرقت بينها السياسة ولكن يجب أن توحد بينها المصالح الاقتصادية »[٢] .

ومما يلاحظ أن السان سيمونيين فى هذه الفترة من نشاطهم من أجل مشروع القناة بين البحرين كانوا يختلفون كثيراً عما كانوا عليه عام ١٨٣٣ ، ففى محاولتهم الأولى بين عامى ١٨٣٣ ـ ١٨٣٦ كان يغلب عليهم الحماس للمشروع دون أن تكون

---

(١) الوثائق النمساوية :

Rapport de la Société de Leipzig au Prince Metternich en 25 Avril 1845

(٢) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin T. XII. p. 12.

لديهم فكرة واضحة عن تفاصيله وطريقة تنفيذه إذ كانوا إذ ذاك تنقصهم الخبرة الكافية ، أما فى هذه الفترة بين عامى ١٨٤١ - ١٨٤٥ ثم فى الفترة التالية لها فقد صاروا أكثر تعقلا يغلب عليهم الطابع العملى الجاد، فأحاطوا بالكثير من نواحى المشروع من الوجهتين الهندسية والسياسية .

بهذا الاستعداد خطا السان سيمونيون فى أواخر عام ١٨٤٦ خطوة جديدة من أجل تنفيذ مشروع القناة بين البحرين وذلك عندما أسسوا جمعية دراسات قناة السويس .

الفصل الخامس

جمعية دراسات قناة السويس

تأسيسها :

بهذه الاستعدادات فى ميادين البحوث والدعاية خطا السان سيمونيون خطوة هامة فى تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر عندما تكونت فى عام ١٨٤٦ جمعية باسم « جمعية دراسات قناة السويس Société d'Etudes du Canal de Sue/ » ، ويرجع الفضل فى تكوين هذه الجمعية — كما ذكر (نجريللى) ، فى رسالة منه بتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ — إلى الأب (انفانتان) وعاونه فى هذه المهمة (ميشيل شيفالييه) و (أرليه دوفور) و (برونو) وساهم فى تكوينها كذلك المركيز (دى لا فالت De Ia Valette) الذى كان قنصلا لفرنسا فى مصر لعدة سنوات [1] . فقد اجتمع فى باريس فى السابع والعشرين من نوفمبر عام ١٨٤٦ عدد من السان سيمونيين ومن الشخصيات الأخرى التى شاركتهم الإيمان بضرورة السعى لتنفيذ مشروع توصيل البحرين ، لحضر الاجتماع كل من (ارليه دوفور) و (انفانتان) (والأخوة) جول وليون وبولان تالابو Jules, Leon, Paulin Talabot) وهم جميعاً فرنسيون ، بالإصالة عن أنفسهم وبالنيابة عن شخصيات فرنسية أخرى ، كما حضر المهندسان الانجليزيان (روبرت استفنسن Robert Stephenson) و (أدوارد ستاربوك Ed. Starbuck) عن أنفسهم وعن شخصيات انجليزية أخرى ، واشترك فى الاجتماع كذلك المهندس النمساوى (نجريللى) والألمانيان (دوفور فيرونس) و (سيلور Sillur) اللذان كانا عضوين فى جمعية ليبزج الألمانية التى تأسست عام ١٨٤٥ ، ويمثل هؤلاء الثلاثة شخصيات نمساوية وألمانية أخرى [2] .

---

(١) الوثائق النمساوية .

Lettre de Negrelli à Kubeck, le 30 Nov. 1846.

(٢) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII. p. 22.

ويدل تمثيل هذه الشخصيات المنتمية إلى أكثر من دولة فى الاجتماع على اهتمام (انفانتان) بأن يضم إلى جمعية دراسات قناة السويس أعضاء ينتمون إلى دول أوروبية متعددة، تعبيراً عن رغبته فى رؤية العالم كله يشترك فى تنفيذ مشروع توصيل البحرين الذى يهم الدول الأوروبية جميعاً بلا استثناء ، وإبعاد الشكوك التى قد تساور بعض الدول من قيام هيئة ينتمى أعضاؤها إلى دولة واحدة (وبخاصة فرنسا) بتنفيذ المشروع ، وهى الفكرة التى نادت بها جمعية ليبزج الألمانية فى عام ١٨٠٥ ، وأشرنا إليها فى الفصل السابق وآمن بها السان سيمونيون ونادوا بها بعد أن تبين لهم صوابها .

ولما كان السان سيمونيون يرون أن هذا المشروع سيعود بالفائدة على الدول الأوروبية جميعاً فقد آمنوا بأن تنفيذه يجب أن يكون مشتركا بين الدول الأوروبية الكبرى ، ومن أجل ذلك قسمت جمعية دراسات قناة السويس إلى ثلاث مجموعات :

المجموعة الانجليزية ويختص المهندس (استفنسون) بالإشراف عليها ، والمجموعة النمساوية ويشرف عليها المهندس (نجريللى) ، والمجموعة الفرنسية والمهندس المشرف عليها (بولان تالابو)(١) .

ووقد افتتح الاجتماع الذى عقد فى ٢٧ نوفمبر عام ١٨٤٦ بكلمة الأب (انفانتان) استعرض فيها جهود جماعة السان سيمونيين السابقة فى سبيل تنفيذ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر منذ رحلتهم الأولى إلى مصر فى عام ١٨٢٢ ، موضحاً الأعمال التى قاموا بها فى مصر خلال إقامتهم فيها بين عامى ١٨٣٣ - ١٨٣٦ ، ومشاركتهم فى بناء القناطر وفى تنظيم وإدارة المؤسسات التعليمية فى مصر وأضفى (انفانتان) فى كلمته الكثير من صفات الجد والبطولة على اتباعه الذين ماتوا - كما يقول - « فى ساحة الشرف ، فى سبيل العمل الذى كرسوا له حياتهم ، تاركين لنا - ولى على وجه الخصوص - مهمة وشرف متابعة السير بعزيمة لا تكل

---

(١) Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 18 - 19, Desplaces . le Canal de Suez, P. 88.

فى ذلك العمل الذى سقطوا تحت وطأته (١) » . ثم انتقل (انفانتان) بعد ذلك إلى الحديث عن الجهود التى بذلوها من أجل مشروع القناة بعد عودتهم من مصر ، فاستعرض نشاطهم فى مجال الدعاية للمشروع وما نشروه من بحوث ومقالات فى الصحف من أجل اجتذاب الأنصار والمؤيدين للمشروع فى مختلف الدول الأوروبية ، وعرض (انفانتان) على المجتمعين مشروعاً لتوصيل البحرين تمهيداً لبحثه ومناقشته (٢) .

ولما كانت أوراق السان سيمونيين وكتاباتهم فى هذه الفترة لم تتعرض لتفصيلات المشروع الذى عرضه (انفانتان) فى هذا الاجتماع الأول لجمعية الدراسات ، خصوصاً وأن السان سيمونيين حتى عام ١٨٤٦ لم يضعوا مشروعاً خاصاً بهم لتوصيل البحرين فمن المرجح أن يكون المشروع الذى عرضه (انفانتان) فى الاجتماع هو المشروع المباشر الذى وضعه (لينان دى بلفون) منذ عام ١٨٤٠ ووصلت أخباره إلى مختلف الأقطار الأوروبية كما انتقل إلى أوساط السان سيمونيين كما سبق بيانه . ومما يؤيد هذا القول أن (بولان تالابو) قام فى هذا الاجتماع بعد انتهاء كلمة الأب (انفانتان) وتحدث باسمه وباسم زميليه الآخرين المهندسين (نجريللى) و (استفنسون) وأشار إلى أنهم (أى المهندسين الثلاثة) قد عقدوا اجتماعاً خاصاً بهم قبل اجتماع ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ باعتبارهم رؤساء المجموعات التى تتكون منها جمعية الدراسات ونشروا خطط ومذكرات (لينان) وكذلك جميع البيانات التى سبق نشرها عن توصيل البحرين ، وأعلن (تالابو) فى اجتماع ٢٧ نوفمبر أنه بعد دراسة هذه البيانات جميعاً يعلن للمجتمعين أنه وزميليه مقتنعون بأنه فى الإمكان إنشاء اتصال مائى بين البحرين المتوسط والأحمر وذلك بحفر « بوسفور آخر فى صحراء السويس طبقاً لمشروع (لينان) (٣) » .

---

(١) Oeuvres ... T. XII. P. 8

(٢) Lettre d'Enfantin Communiquée à la Société d'Etudes en 27 Nov 1846, citée dans Oeuvres . T XII, P. 8—11

(٣) Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Traxaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingenieur, p 4.

وأعلن (تالابو) — فى نفس الاجتماع — أنه وزميليه (نجريللى) و (استيفنسون) يعتمدون أن الأبحاث التى سبق اجراؤها فى منطقة برزخ السويس ليست كافية ، وأنه بات من الضرورى عمل دراسة أخرى شاملة وتفصيلية عند طرفى البرزخ على البحر المتوسط والبحر الأحمر وكذلك فى صحراء البرزخ ذاتها الممتدة بين البحرين(١) ، وذلك لتحديد الأعمال التى يجب القيام بها بالضبط لإنشاء قناة تستطيع السفن أن تستفيد منها على الوجه الأكمل فى الانتقال من بحر لآخر .

وقد كان بسبب هذه الدراسات أن أعلن (تالابو) فى هذا الاجتماع أن المجموعات الثلاث سوف تقتسم العمل فيما بينها بحيث تختص مجموعة (نجريللى) بالدراسات على ساحل البحر المتوسط وبحث امكانيات إنشاء ميناء على مدخل القناة على هذا البحر ، وتختص مجموعة (استيفنسون) بدراسة ميناء السويس ومعرفة مدى صلاحيته لاستقبال السفن المتجهة إليه وذلك بعد شق الطريق الملاحى الجديد ، أما مجموعة (بولان تلابو) فقد اختصت بالدراسات فى منطقة البرزخ ذاتها (٢) .

وأعرب المهندسون المجتمعين أنه ليس فى إمكانهم فى ذلك الوقت تقدير النفقات التى يتطلبها حفر القناة ولا الأرباح التى يمكن أن تعود من وراء حفرها حيث أنهم لا يستطيعون تكوين رأى نهائى فى هذا الصدد فى حدود ما لديهم من معلومات (٣) .

وفى نهاية جلسة ٢٧ نوفمبر عام ١٨٤٦ وافق المجتمعون على مقترحات المهندسين من حيث تقسيم الجمعية إلى ثلاث مجموعات وتقدير رأس مالها ، وأخيراً قرروا تأسيس الجمعية فى الحال على الأسس التالية :

قيام جمعية دراسات قناة السويس Soc d'Etudes du Canal de Suez بوصفها جمعية مدنية ، ومقرها باريس فى مسكن (انفانتان) بشارع (لافكتوار La Victoire) رقم ٣٤ حيث سيكون مركز نشاطها وحلقة الاتصال

---

(١) الوثائق النمساوية : Lettre de Negrelli à Kubeck en 30 Nov. 1846

(٢) Oeuvres de St Simon et d'Enf. T XII. p. 10

(٣) Ibid

بين أعضائها ، وأن رأس مال الجمعية ١٥٠ ألف فرنك تقسم بين المجموعات الثلاث التى تتكون منها الجمعية فتساهم كل مجموعة بثلث رأس المال أى بمبلغ خمسين ألف فرنك [١] .

كما تقرر فى الاجتماع أن تتكون كل مجموعة من المجموعات الثلاث من عدد من الأعضاء لايقل عن سبعة ولايزيد عن عشرة علاوة على المهندس الذى يرأس كل مجموعة ويمثلها دون أن يساهم فى رأس مالها ولكنه يشترك بعمله وجهوده الفنية فقط ، وبذلك يصبح عدد أعضاء الجمعية ٣٣ عضواً على الأكثر [٢] .

كما وافق المجتمعون على المصير الذى تئول إليه جمعية الدراسات سواء أكان ذلك بسبب التخلى عن تنفيذ المشروع أم بسبب تكوين جمعية جديدة . فتقرر أنه فى الحالة الأولى تتحمل المجموعات الثلاث فيما بينها بالتساوى جميع المصروفات التى أنفقتها الجمعية على الأبحاث التى قامت بها ، أما فى حالة تكوين جمعية جديدة تحل محل جمعية الدراسات فإن التعويض الذى ستحصل عليه جمعية الدراسات من الجمعية الجديدة يقسم إلى مائة جزء توزع كما يلى :

٢٠ جزءاً لكل مجموعة من المجموعات الثلاث فصير المجموع	٦٠ ٪
٥ أجزاء لكل مهندس من المهندسين الثلاثة فيصير المجموع	١٥ ٪
	٧٥ ٪

أما الباقى من نصيب جمعية الدراسات فى الجمعية الجديدة وقدره ٢٥ ٪ فإن نصفها (١٢٫٥ ٪) يعطى الأب (انفانتان) لنفسه وللأشخاص الذين يرى هو أنهم اهتموا معه بالمشروع والدراسات الخاصة به فى مصر على أن يقدم (انفانتان) قائمة بأسمائهم إلى جمعية الدراسات ، أما النصف الثانى (١٢٫٥ ٪)

---

(١) الوثائق النمساوية, Lettre de Negrèlli à Kubeck en 30 Nov. 1346, Oeuvres ... T. XII, p. 16

(٢) Oeuvres ... T. XII, p. 19.

(٣) Ibid, p. 17 — 19.

فيخصص لمجموعة أخرى من الأفراد تعينهم جمعية الدراسات على اعتبار أنهم بذلوا جهوداً فى سبيل المشروع [١] .

وبعد مناقشة مقترحات المهندسين بخصوص الدراسات التى يجب القيام بها قرر المجتمعون :

أولا : أن يبدأ (نجريللى) فوراً وبالاتفاق مع شركة اللويد النمسوية فى قياس الأعماق فى البحر المتوسط وغير ذلك من الأبحاث الضرورية لمعرفة امكانية إنشاء ميناء على الخليج البيلوزى (الفرما) ؛

ثانياً : أن يسعى (ستفنسون) لكسب تأييد شركة الهند لمشروع توصيل البحرين ثم يشرع بمعونتها فى القيام بالأبحاث فى ميناء السويس على أن تتقدم شركة الهند رسمياً إلى والى مصر للتصريح بالقيام بهذه الأبحاث ؛

ثالثاً : أما عن (بولان تالابو) فإنه يقوم بمجموعته الفرنسية لدراسة البرزخ بين البحرين بعد أن يخطر القنصل الفرنسى فى مصر بأن بعثة علمية مكلفة بمراجعة مقاييس بعثة الحملة الفرنسية ستقوم بالأبحاث الضرورية فى المنطقة بين البحرين المتوسط والأحمر لمعرفة مدى إمكان شق قناة تخترقها لتصل السويس وبيلوز (الفرما) .

وبعد ذلك قرر المجتمعون أن يكون الاجتماع التالى فى الثلاثين من نفس الشهر (نوفمبر ١٨٤٦) للموافقة على مشروع النظام الأساسى للجمعية [٢] .

وفعلا صدرت الموافقة على النظام الأساسى للجمعية فى ٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ ، وكان يتكون من أربع عشرة مادة تحدد الهدف من إنشاء الجمعية ومقرها ورأس مالها وعدد أعضائها وطريقة أخذ الأصوات فى اجتماعاتها ، وتحدد يوم الاثنين الأول من كل شهر موعداً لاجتماعها .

---

(١) Ibid, p. 17 — 19

(٢) Oeuvres ... T XII, P. 20—21.

كما تقرر فى هذا الاجتماع الثانى أنه بمجرد انتهاء الدراسات والأبحاث المزمع القيام بها فإن الجمعية سوف تحل من تلقاء نفسها إما نتيجة العدول عن تنفيذ المشروع لعدم الاقتناع بإمكان تنفيذه ، وإما نتيجة تكوين جمعية جديدة تأخذ على عاتقها مهمة التنفيذ (١) .

موقف الدول من جمعية الدراسات :

وقد كان موقف الدول الأوروبية من جمعية دراسات قناة السويس صدى لشعور هذه الدول نحو مشروع إنشاء اتصال مائى بين البحرين المتوسط والاحمر بوجه عام فإنه بمجرد إعلان تكوين جمعية دراسات قناة السويس انهالت عليها التأييدات من بعض الدول الأوروبية كالنمسا وفرنسا . فانضمت إليها من النمسا بلدية تريست وشركة اللويد النمسوية وبورصة تريست والغرفة التجارية فى البندقية والاتحاد التجارى النمسوى فى فينا وأصبح لكل هيئة من هذه الهيئات صوت فى الجمعية حيث تقاسمت ألمانيا والنمسا أصوات المجموعة النمسوية العشرة (٢) .

وقد كانت الحكومة النمسوية ذاتها — كما أبلغ القنصل الفرنسى حكومته فى ٦ فبراير ١٨٤٧ — مهتمة كل الاهتمام بنجاح جمعية دراسات قناة السويس فى تحقيق الهدف الذى تكونت من أجله ، وعزا القنصل الفرنسى إلى الحكومة النمسوية اختيار (نجريللى) كعضو يمثل المصالح النمسوية فى هذه الجمعية (٣) .

واعترف القنصل الانجليزى — عندما كتب إلى حكومته فى ٣ مايو ١٨٤٧ — بأن مشروع توصيل البحرين الذى تسعى جمعية الدراسات إلى تنفيذه يلقى ترحيباً من كل من النمسا وفرنسا وإن كان لم يسمع عن تدخل مباشر من الدولتين (٤) .

---

(١) Ibid, p. 20 — 27

(٢) الوثائق المكسيكية بدار المحفوظات النمسوية — الميكروفيلم (ملاحق البحث)
Lettre de Negrelli à l'Archiduc Ferd. Maximilien de Verone en 26 Fev. 1855

(٣) Husny; le Canal de Suez, p. 197.

(٤) Ibid, p, 106.

ثم أن نجريللى عندما رفع تقريره فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ إلى الارشيدوق فردينان مكسمليان شقيق امبراطور النمسا وتحدث عن الظروف التى تأسست فيها جمعية الدراسات أكد أن هذه الجمعية وقت إنشائها كانت موضع رعاية (مترنيخ) والبارون (دى كوبك) الذى كان فى عام ١٨٤٦ - عندما تأسست الجمعية - رئيساً للبلاط النمسوى وصار بعد ذلك (١٨٥٥) رئيساً لمجلس الرايخ (١).

وتلقت جمعية الدراسات التأييدات الكثيرة من فرنسا ، فقد عقدت الغرفة التجارية فى ليون اجتماعاً فى ٢٥ فبراير ١٨٤٧ تداولت فيه بشأن جمعية الدراسات والهيئات التى أيدتها واعتبرت غرفة ليون أن أى مشروع يستهدف توصيل البحرين - إذا ما قدر له التنفيذ - سيكون ذا نتائج على جانب كبير من الأهمية لتجارة فرنسا عامة وتجارة مدينة ليون خاصة إذ ستصبح ليون بعد شق هذا الطريق ممراً للمتاجر والمسافرين بين غرب أوروبا والهند ، وعلى هذا الأساس أعلنت الغرفة التجارية فى ليون تأييدها المشروع ومساهمتها بمبلغ خمسة آلاف فرنك فى الأبحاث الخاصة بحفر قناة بين البحرين والتى ستقوم بها جمعية الدراسات (٢) .

وحذت الغرفة التجارية فى مرسيليا حذو غرفة ليون فأرسلت إلى الأب (انفانتان) تبلغه القرار الذى اتخذته فى ٥ مارس ١٨٤٧ ووافق عليه وزير التجارة الفرنسية بالمساهمة بخمسة آلاف فرنك فى أبحاث جمعية دراسات قناة السويس من أجل تحقيق تلك الفكرة العظيمة (٣) .

ولما كانت الحكومة الفرنسية تحبذ منذ أمد طويل فكرة شق قناة بين البحرين تقصر المسافة بين الدول المطلة على البحر المتوسط وبين الهند ، فإن الحكومة الفرنسية كانت تعطف على أى جهود تبذل لتحقيق هذه الغاية ، واستمرت تسعى لدى حكومة مصر لكى توافق على تنفيذ المشروع واستمر هذا الشعور بعد تأسيس جمعية دراسات قناة السويس ، وإن كانت الحكومة الفرنسية لم تؤيد

---

(١) الوثائق المكسيكية: التقرير السابق .

(٢) Oeuvres ... T XII, p. 33 — 34.

(٣) Ibid, p. 35.

الجمعية رسمياً إلا أن موقفها يتجلى لنا عندما وافق وزير التجارة الفرنسى على القرار الذى اتخذته الغرفة التجارية بمرسيليا فى ٥ مارس ١٨٤٧ والذى سبق ذكره .

أما الحكومة الانجليزية فإن موقفها من جمعية دراسات قناة السويس كان يختلف عن موقف كل من النمسا وفرنسا ، فقد كانت الحكومة الانجليزية ترى أن مركزها فى الهند آمن لا تحف به المخاطر ، وأن طريق الرأس تحت سيطرة أسطولها ، فكانت تخشى أن يؤدى حفر قناة فى برزخ السويس إلى تهديد مركزها فى الهند وتصبح دول البحر المتوسط فى مركز أفضل بالنسبة للتجارة مع الشرق (١) .

كما كانت انجلترة تخشى أن يترتب على حفر القناة ـ وهى أمنية فرنسا منذ زمن طويل ـ أن تسعى فرنسا لامتلاك مصر (٢) .

ويتضح لنا موقف الحكومة الانجليزية المعارض من تلك المراسلات التى تبودلت بين وزارة الخارجية الانجليزية وقنصل انجلترة فى مصر ، ففى ٨ فبراير ١٨٤٧ طلبت الحكومة الانجليزية من (مرى Murray) قنصلها فى مصر أن يسعى جهده لاقناع محمد على بالفوائد التى يمكن أن تجنيها مصر من وراء إنشاء خط حديدى إلى السويس ، كما طلبت من القنصل أن ينتهز كل فرصة ليكرر على مسامع الباشا أن مشروع القناة بين البحرين يتطلب تنفيذه أموالا طائلة علاوة على أنه مشروع خيالى ليس فى الإمكان تنفيذه ، بينما مشروع الخط الحديدى سهل التنفيذ وأقل تكلفة ، « وأن أولئك الذين يسعون لاقناع محمد على بتنفيذ مشروع القناة الخيالى لا يقصدون إلا عرقلة مشروع الخط الحديدى وهو مشروع أكثر سهولة من حيث التنفيذ وأقل تكلفة عن مشروع القناة (٣) .

وكان هذا الموقف من جانب الحكومة الانجليزية عقب تأسيس جمعية دراسات قناة السويس وفى الوقت الذى تتجه فيه مجموعاتها إلى مصر للقيام بالأبحاث اللازمة يهدف إلى إثارة (محمد على) ضد نشاط جمعية الدراسات وتحريضه على عرقلة أبحاثها حتى لا تنجح فى المهمة التى تأسست من أجلها .

---

(١) Hallberg : The Suez Canal, p. 122.

(٢) Seifed-Dean : England's Opposition ... p. 45.

(٣) Husny : Le Canal de Suez, p. 195, 196.

ورغم أن الحكومة الإنجليزية أقرت فى برقية منها بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٤٧ إلى القنصل الإنجليزى فى مصر بأن مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر بقناة مائية سوف يسهل الاتصال ويختصر الطريق بين أوروبا وآسيا ، وأن انجلترة باعتبارها صاحبة أكبر نصيب فى التجارة الشرقية سوف تستفيد من هذا الطريق إلا أنها لأسباب سياسية لا تريد تنفيذه وتفضل تنفيذ مشروع الخط الحديدى(١).

وعندما علم (واجهورن) بقيام جمعية الدراسات واتجاه مجموعاتها إلى مصر لمتابعة بحوث القناة واشتراك مواطنه (ستفنسون) فى الجمعية ، وجه (واجهورن) إلى (ستفنسون) فى مايو ١٨٤٧ رسالة سخر فيها من مشروع السان سيمونيين وأعرب عن استيائه وأسفه لاشتراك المهندس الإنجليزى (ستفنسون) إلى جانب المهندسين النمسويين والفرنسيين فى دراسة مشروع القناة (٢) .

نشاط جمعية الدراسات :

ومن أجل إتمام البحوث التى أعلن (تالابو) فى جلسة ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ عن ضرورة القيام بها شرعت مجموعات جمعية الدراسات فى العمل ، وكانت المجموعة النمسوية هى أولى المجموعات فى بدء العمل ، فقد أوفد (نجريللى) بعثة من المهندسين النمسويين إلى مصر فى ٢٥ مارس عام ١٨٤٧ وكانت تتكون من ثلاثة من المهندسين وسكرتير ، وصلوا إلى مصر فى ابريل عام ١٨٤٧ ، وكانت هذه البعثة مكلفة بدراسة شاطىء البحر المتوسط على طول الخليج البيلوزى وقياس الأعماق فى مختلف أجزائه وذلك للبحث عن أنسب مكان تنتهى عنده القناة على البحر المتوسط بحيث يمكن إقامة ميناء تكون الملاحة عنده سهلة فى كل فصول السنة ويكون من السهل على السفن دخول القناة فى أمان ويسر .

وقد أنجزت هذه البعثة مهمتها خلال أشهر مايو ويونيو ويوليو عام ١٨٤٧(٣).

---

(١) Husny · Le Canal de Suez ...p. 208.

(٢) Ibid, p 196 — 197

(٣) Mazuel · l'Oeuvre Geogr. de Linant p 322.

وقد أثبتت هذه البعثة عدم وجود تيار مائى يحمل الطمى من مصبات النيل إلى الخليج البيلوزى ، كما أن عمق سبعة أمتار ونصف من المياه يوجد على بعد ستة كيلومترات من الشاطىء بينما عمق (٩ — ١٠ أمتار) وهو العمق المناسب للسفن ذات الحمولة الكبيرة فإنه يوجد على بعد ثمانية كيلومترات ونصف من الشاطىء ، ولذلك اقترحت البعثة إنشاء بروزين عند مدخل القناة الشمالى بحيث يمتدان من الشاطىء حتى العمق المناسب(١) .

إلا أنه عقب إتمام البعثة النمسوية لبحوثها ساءت الظروف الدولية فى أوروبا فى عام ١٨٤٧ ونشبت الثورات فى ذلك العام فى جهات كثيرة ، ولذلك لم تتح الفرصة (لنجريللى) — كما اعترف هو فيما بعد — لأن يقدم نتائج أبحاث مجموعته إلى جمعية الدراسات بل ظل محتفظاً بها سنوات عديدة حتى عام ١٨٥٥ (٢) .

أما المجموعة الإنجليزية فإنها لم تحضر إلى مصر ، ذلك أن (ستفنسون) عثر فى سجلات البحرية البريطانية على وثائق خاصة ببرزخ السويس فقنع بتقديمها إلى جمعية الدراسات ، ولم تلبث الشعبة الإنجليزية أن فقدت اهتمامها بمشروع القناة بين البحرين وحولت اهتمامها إلى مشروع الخط الحديدى الذى كانت انجلترة تهتم به وتفضله على مشروع القناة (٣) . ولم يلبث أن صار (ستفنسون) هو المهندس المشرف على عملية إنشاء الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة فى عهد عباس بعد ذلك بسنوات قليلة .

أما المجموعة الفرنسية من مجموعات جمعية دراسات قناة السويس والتى كانت تحت إشراف المهندس الفرنسى (بولان تالابو) فقد أوفدت بعثة من الفنيين

---

(١) Société d'Etudes ., Travaux de la Brigade Française ; Rapport de l'ingenieur, p 43—63

(٢) Lettre de M. de Chancel à M. de Lesseps, de Paris en 15 Sept. 1855, Texte de la Conversation entre de Chancel et Negrelli : De Lesseps, Lettres, Journal et documents; T, I. p. 262

(٣) Linant . Memoires sur les principaux Travaux, p. 216—7

إلى مصر على رأسهم المهندس الفرنسى (بوردالو Bourdaloue) وبصحبته (برونو Bruneau) وهو ضابط سابق بالمدفعية الفرنسية ، وكان ضمن السان سيمونيين الذى وفدوا إلى مصر عام ١٨٣٣ ودخل فى خدمة الحكومة المصرية إذ تولى إدارة مدرسة المدفعية بطرة من مارس ١٨٤٠ إلى ابريل ١٨٤٧ عندما عاد إلى فرنسا [١] .

وإلى جانب (بوردالو) و (برونو) كانت البعثة الفرنسية تضم عدداً آخر من الفنيين منهم المهندس المساحى (بوجيه Pouget) والمهندس (جابولد Gabolde) وقبل رحيل البعثة أصدر إليها (تالابو) تعليمات حددت مهمتها فى مصر بدراسة برزخ السويس ومسحه وقياسه بالاتجاه من السويس إلى البحر المتوسط وكذلك بالاتجاه من القاهرة إلى قلب البرزخ عن طريق (وادى طوميلات) و (السبع أبيار [٢]) وقد سبق الكولونيل (برونو) بقية أفراد البعثة للتمهيد لحضورهم إلى مصر ، وأخيراً وصلت البعثة الفرنسية برئاسة (بوردالو) إلى الإسكندرية فى ١١ سبتمبر ١٨٤٧ مزودة بالآلات والأجهزة الدقيقة التى تعينها على إنجاز مهمتها .

ونظراً لشهرة (لينان) وأبحاثه وخبرته عن منطقة البرزخ فقد طلب (تالابو) من (بوردالو) عرض برنامج العمل وتعليماته إلى البعثة الفرنسية على المهندس (لينان) وأعطاه حق تعديلها وإضافة ما يتراءى له عليها .

اعمال البعثة الفرنسية وتقرير تالابو :

وفد وصلت البعثة الفرنسية إلى القاهرة فى ١٧ سبتمبر ١٨٤٧ وأمضت الفترة بين ١٨ و ٢٤ سبتمبر فى الاستعداد للرحلة ، وقد أحس (محمد على)

---

(١) دكتور فؤاد شكرى : بناء دولة ص ١٧٩ ، ٤٨٠ .
أمين سامى : التعليم فى مصر ص ٥٢ من الملحقات .
د . أحمد عزت عبد الكريم : التعليم فى عصر محمد على ص ٤٠٦ .

(٢) Société d'Etudes ..., Travaux de la Br. Fr , Rapp. p 6—7

استقبال البعثة ووضع تحت تصرفها كل ما من شأنه أن يساعدها على إنجاز مهمتها ، فطلب من (لينان) مساعدتها فى أثناء دراستها وأبحاثها فى صحراء البرزخ ، كما أمر بأن يوضع تحت تصرف البعثة فصيلة من ستين جندياً وعشرة من البدو وستين جملا وعشرين من الهجن واثنين وثلاثين خيمة وغير ذلك من الأدوات (١) .

ورغم أن (محمد على) كان يعتقد أن مشروع توصيل البحرين الذى تسعى جمعية دراسات قناة السويس لتنفيذه لن يخرج إلى حيز الوجود فى ذلك الوقت فقد عبر محمد على لمهندسه (لينان) أنه إذ يقدم هذه المساعدات لبعثة جمعية الدراسات أثناء أبحاثها فى منطقة البرزخ إنما يهدف إلى إرضاء الرأى العام الأوروبى وعلى الأخص فى النمسا وفرنسا ، وحتى لا يقال عنه أنه يعرقل المساعى والجهود التى تهدف إلى تنفيذ المشروع (٢) .

وفى ٢٥ سبتمبر بدأت البعثة الفرنسية دراساتها عندما خرجت من الروضة بالقاهرة وظلت تتابع أبحاثها فى ضواحيها حتى يوم ٣ أكتوبر ثم انقسمت البعثة إلى أربعة أقسام اتجه اثنان منها إلى بحيرة التمساح فى وسط برزخ السويس ، وقد رافق (لينان) و (بوردالو) هذين القسمين حتى بحيرة التمساح ومنها اتجه (لينان) و (بوردالو) شمالا فى ٢٥ أكتوبر فوصلا إلى بيلوز فى ٢٧ منه حيث قاما بتحقيق أعمال البعثة النمسوية التى درست الساحل البيلوزى ثم عادا إلى بحيرة التمساح .

أما القسمان الآخران فقد تركا القاهرة إلى القلج جنوب الخانكة ثم الزوامل ومنها إلى بلبيس حتى التقوا بالقسمين السابقين ، وفى ٩ نوفمبر اجتمع كل أفراد البعثة الفرنسية عند بحيرة التمساح وقام (لينان) و (بوردالو) بتقسيمها تقسيما جديداً ، فتقرر أن يتجه فريق منهم فى ١٠ نوفمبر نحو الشمال فى اتجاه بيلوز لدراسة القسم الشمالى من البرزخ فوصل إلى بيلوز فى ٦ ديسمبر وباشر دراساته فى المنطقة

---

(١) تقرير (تالابو) ص ٨

(٢) Husny, p 211; Mazuel, p 215

حتى ٩ منه ، واتجه فريق آخر إلى السويس فوصلها فى ٦ ديسمبر ، وفى ٢٢ نوفمبر سار فريق ثالث فى خط مستقيم من السويس إلى القاهرة فوصلها فى ٤ ديسمبر ، ولم يأت يوم ١٤ ديسمبر حتى كانت قد عادت إلى القاهرة جميع أقسام البعثة الفرنسية ثم استأذنت من الباشا وغادرت القاهرة فى ١٧ ديسمبر تاركة أحد مهندسيها وهو (جابولد) حيث تقرر بقاؤه فى البرزخ للقيام بتحقيق آخر للتأكد من صحة النتائج التى وصلت إليها البعثة حتى لا يتسرب أدنى شك إلى صحتها . وأخيراً غادرت البعثة الفرنسية الإسكندرية فى ٢٠ ديسمبر عائدة إلى فرنسا ، أما (جابولد) فقد أنجز مهمته فسار إلى بيلوز فى ٢٦ ديسمبر ثم اتجه منها جنوبا مارا بالبحيرات المره حتى وصل إلى السويس فى ٦ يناير ١٨٤٨[١] .

وأهم ما يلاحظ على الأبحاث التى قامت بها البعثة الفرنسية المثابرة والدقة التى اتسمت بها أعمالها ، وقد بلغ من دقة العمل أنه كان يقوم بكل مهمة شخصان من الفنيين يعمل كل منهما مستقلا عن الآخر على أن تحدد لهما أماكن يلتقيان فيها كل ثلاثة كيلومترات لمراجعة مقاييسهما فاذا تجاوز الفرق بينهما اثنى عشر ملليمترا فانهما يعاودان أعمال قياس هذه المرحلة من بدايتها[٢] .

ولذلك كان من نتيجة الدقة فى أعمال القياس وبفضل معونة (لينان) أن تمكنت البعثة من اثبات تساوى البحرين ، وبذلك استطاعت البعثة الفرنسية التى أوفدها (تالابو) إلى مصر عام ١٨٤٧ تحت إشراف جمعية دراسات قناة السويس أن تهدم ذلك الاعتقاد الخاطىء الذى سيطر على الأذهان منذ أقدم العصور وأكدته بعثة الحملة الفرنسية[٣] .

وقد كانت معونة (لينان) ذات أثر كبير على نجاح البعثة فى دراساتها ووصولها إلى هذه النتيجة ، وقد أقر بذلك كل من (تالابو) و (بوردالو)[٤] .

---

(١) Société d'Etudes ... Rapport de Talabot, p. 12—13 ; Linant Memoires p. 215.

(٢) Rapport de Talabot, p. 17

(٣) Ritt Hist. de l'Isthme de Suez, p. 95—96 ; Mazuel, p, 223 , Desplaces · le Canal de Suez, p 84

(٤) Rapport de Talabot, p. 8.

وبعد أن انتهت البعثة الفرنسية من أبحاثها فى مصر وعادت إلى فرنسا رفعت نتائج دراساتها إلى المهندس (تالابو) المشرف على المجموعة الفرنسية والذى لم يحضر إلى مصر ، فنشر (تالابو) فى آخر عام ١٨٤٧ — تقريراً تضمن خلاصة ما توصلت إليه البعثتان الفرنسية والنمساوية من نتائج(١) .

وقد استعرض (تالابو) فى تقريره الأعمال التى قامت بها مجموعته فى مصر والطريقة التى كانت تتبعها فى العمل للوصول إلى نتائج محققة ، وأوضح أن البعثة الفرنسية عندما شرعت فى دراسة منطقة برزخ السويس كانت تعتمد على البيانات التى أوردها (لوبير) وكذلك المعلومات التى أرسلها (لينان دى بلفون) إلى جمعية دراسات قناة السويس ، وكانت معلومات (لينان) تتفق مع ما أثبتته بعثة الحملة الفرنسية بخصوص ارتفاع مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط واعترف (تالابو) بأنه رغم أن هذه النتيجة تتناقض مع القواعد الرياضية إلا أنه نظراً لمكانة مهندسى الحملة الفرنسية وشهرتهم ثم تأكيد لينان لهذه النتائج كان (تالابو) مضطراً — قبل أن يوفد مهندسيه إلى مصر — إلى التسليم بوجود ذلك الاختلاف بين مستوى البحرين ، ولم يكن يهدف من اعادة دراسة منطقة البرزخ إلا التحقق من مقدار الفرق بالضبط بين مستوى البحرين حيث كان يرى أن هذا الفرق — كما أورده (لوبير) وأكده (لينان) — كبير جداً بالنسبة لمساحة لا تمتد أكثر من مائة وعشرين كيلو متراً وتقع على خط طول واحد تقريباً(٢) .

وبعد أن تحدث (تالابو) فى تقريره عن الأبحاث التى قامت بها بعثة المهندسين الفرنسيين فى عام ١٨٤٧ وما توصلوا إليه من نتائج قدم هو الآخر - كما فعل (لوبير) و (لينان) من قبل — دراسة وافية للظروف الطبيعية والجيولوجية لمنطقة البرزخ ، ثم تكلم عن المشروعات التى سبق وضعها لتوصيل البحرين سواء أكان مشروع (لوبير) أم مشروعى (لينان) : الأول (غير المباشر) والثانى

---

(١) Société d'Etudes de l Isthme de Suez, Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingenieur, (Marseille 1847); Linant . Memoires ... p 216.

(٢) Rapport de Talabot, p. 5--6.

المباشر) ، ثم استعرض (تالابو) المشروعات التى يمكن تنفيذها لتحقيق الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر وذلك بعد النتائج التى توصلت إليها بعثة المهندسين الفرنسيين ، وقد قسم (تالابو) هذه المشروعات إلى عدة أنواع .

١ — مشروعات غير مباشرة كمشروع (لينان) الذى يعتمد على إنشاء المناطر .

٢ — مشروع غير مباشر يصل وادى طوميلات بالإسكندرية عن طريق وسط الدلتا لا جنوبها .

٣ — مشروع مباشر عبر برزخ السويس ولكنه يعتمد على مياه النيل التى تغذيه وتكون خزانا فى وسط البرزخ يخرج منه فرع نحو الشمال إلى البحر المتوسط وآخر نحو الجنوب إلى البحر الأحمر .

٤ — مشروع مباشر الملاحة الحره بين البحرين سواء أ كان ذلك باستخدام أهوسة أم بدونها(١) .

كما تناول (تالابو) فى تقريره بحث مدى صلاحية الساحل البيلوزى لإيجاد منفذ للقناة على البحر المتوسط ، وأشار فى هذا الصدد إلى نتائج أبحاث البعثة النمساوية التى أوفدها (نجريللى) وما اقترحته بخصوص إنشاء بروزين للقناة يمتدان حتى العمق اللازم فى البحر المتوسط ، وعلق على ذلك بأنه من الصعب إنشاء مثل هذين البروزين وإرساؤهما على أرض غير صلبة ، واعتبر أن إنشاء مدخل وميناء للقناة على الخليج البيلوزى يمثل عقبة كأداء تقف فى وجه المشروع المباشر إذ تتكبد نفقات باهظة تقرب من تكاليف شق قناة غير مباشرة تصل السويس بالإسكندرية ، ولذلك نادى (تالابو) فى تقريره بالتخلى عن فكرة أى مشروع مباشر ينتهى إلى الخليج البيلوزى .

وقد أرفق (تالابو) بتقريره خريطة للوجه البحرى وبرزخ السويس

---

(١) Rapport de Talabot . p. 123,

بمقياس رسم $\frac{1}{225,000}$ أوضح عليها مشروع قناة مباشرة وأخرى غير مباشرة كما أوضح عليها مشروعا لخط حديدى بين الإسكندرية والسويس(١) .

وقد كان لتقرير (تالابو) أهمية لا تنكر وأثر كبير فى تقدم بحوث القناة ، فقد أثبت تساوى البحرين المتوسط والأحمر فحطم بذلك تلك الخرافة التى ظلت مسيطرة على الأذهان دروبا طويلة ، وكانت هذه النتيجة ذات أثر جليل لأنها خدمت فكرة توصيل البحرين ودفعت بالمشروع إلى الأمام خطوات عديدة وأتاحت الفرصة لتوصيل البحرين فيما بعد على أساس سليم . وإلى جانب ذلك فان (تالابو) قد استعرض فى تقريره المشروعات المختلفة التى يمكن تنفيذها لتحقيق الاتصال بين البحرين ووضعها أمام المختصين فى المسائل الهندسية والفنية والمهتمين بمشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر فعكفوا على دراسة هذه المشروعات ومقارنة كل منها بالآخر من أجل الوصول إلى أفضلها وأكثرها فائدة حتى أمكن فى النهاية الاستقرار على مشروع واحد .

وبعد انتهاء المجموعتين النمساوية والفرنسية من أبحاثهما فى منطقة البرزخ استقر رأى المهندسين الثلاثة المشرفين على مجموعات جمعية دراسات قناة السويس (نجريللى) و (تالابو) و (استفنسون) على ضرورة قيامهم معا بدراسة المنطقة التى سوف تخترقها القناة وذلك حتى يمكن الاتفاق نهائيا على الصورة التى سوف ينفذ بها مشروع توصيل البحرين ، وبينما المراسلات تنتقل بين باريس وفينا ولندن من أجل تحديد موعد سفر المهندسين الثلاثة إلى مصر نشبت فى فبراير عام ١٨٤٨ الثورات فى جهات كثيرة من أوروبا ، ففى فرنسا قامت الثورة وأسقطت (لويس فيليب) ولم تلبث أن قامت الجمهورية الثانية برئاسة (لويس نابليون) ، وفى النمسا نشبت الثورات فى فينا وفى بوهيميا والمجر وكرواتيا حتى لقد اضطر (مترنيخ) إلى الفرار إلى انجلترة ولو أن ثورات النمسا لم يكتب لها النجاح ، كما قامت الثورات فى عواصم الولايات الألمانية من أجل الفوز بالدساتير ، أما

---

(١) الخريطة .

فى إيطاليا فقد سجعتها أنباء ثورات النمسا وفرار (مترنيخ) على الثورة هى الأخرى وقامت الحرب بين بيدمنت والنمسا .

وقد تسبب هذا الاضطراب الذى ساد أوروبا فى شل نشاط جمعية دراسات قناة السويس فاضطرت إلى ارجاء الخطوة التى كانت تزمع القيام بها (١) .

ورغم عدم حضور مهندسى جمعية الدراسات إلى مصر فقد ظل مشروع توصيل البحرين موضع الاهتمام ، وشهدت الفترة التالية لابحاث المجموعتين النمساوية والفرنسية عدة محاولات من جانب شخصيات عديدة من أجل التثبت من صحة النتائج التى توصلت إليها بعثات جمعية الدراسات . ففى عام ١٨٤٨ قام (جابولد Gabolde) و (فرومون Fromont) بعمل قياس بين دمياط والقاهرة عن طريق مديرية الشرقية (٢) . وقد أكدت هذه العمليات والمقاييس ماذهب إليه مهندسو جمعية الدراسات من أن البحرين المتوسط والأحمر فى مستوى واحد .

واستمرت عمليات مراجعة مقاييس جمعية الدراسات حتى عام ١٨٥٣ حين قرر (لينان) القيام بعمل قياس آخر رغم تأكده من دقة الأعمال التى أجريت أمام ناظريه وتحت إشرافه فى عام ١٨٤٧ على أيدى مجموعة المهندسين الفرنسيين برئاسة (بورالو) . وكان الدافع لقيام (لينان) بهذا القياس الجديد ذلك المقال الذى نشره فى عام ١٨٥٣ المهندس الفرنسى (فافييه Favier) المفتش العام للطرق والكبارى فى فرنسا ، وكان (فافييه) أحد الذين اشتركوا مع المهندس (لوبير) فى أعمال القياس فى برزخ السويس أيام الحملة الفرنسية (٣) . وفى هذا المقال عقد (فافييه) مقارنة بين العمليات التى أجريت فى عامى ١٧٩٩ و ١٨٠٠

---

(١) الوثائق النمساويه (الميكروفيلم)

De Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848;

الوثائق المكسيكية بالمحفوظات النمساوية .

De Negrelli à l'Arch Fred. Maximilien en 26 Fev. 1855

(٢) Desplaces p. 90—91 ; Mazuel : p. 328

(٣) Linant : Memoires ... p. 217

على عهد الحملة الفرنسية ، وتلك العمليات التى أجرتها جمعية دراسات قناة السويس فى عام ١٨٤٧ ، وكان (فافييه) يميل فى مقاله إلى التشكيك فى صحة النتائج الاخيرة ودقتها ، ولذلك اهتم (لينان) بمراجعة تلك النتائج والتثبت منها خاصة وأن القنصل الفرنسى فى مصر فى ذلك الوقت (ساباتييه Sabatier) كان قد طلب من (عباس الاول) بناء على اقتراح حكومته ، التصريح بالتأكد من صحة أبحاث (بوردالو) وحصل فعلا على التصريح وعهد (عباس) إلى (لينان) بالقيام بالعمل فى فبراير ١٨٥٣[1] .

وحاول (لينان) - على حد قوله - أن يبلغ عمله منتهى الدقة حتى لا تكون هناك فرصة للوقوع فى خطأ ما[2] ، وأثبتت أبحاث (لينان) الأخيرة عدم وجود فرق يذكر بين مقاييسه ومقاييس (بوردالو) حيث لم يتجاوز الفرق ١٨١٤ر. من المتر فى مسافة يبلغ طولها نحو مائة وعشرين كيلومترا .

ورغم أن الظروف قد اضطرت جمعية الدراسات إلى إرجاء رحيل مهندسيها الثلاثة إلى مصر لاتخاذ قرار نهائى بصدد مشروع القناة فلم يكن معنى هذا أن جمعية الدراسات قد تخلت عن المشروع أو أسقطته من حسابها أو عدلت عن التفكير فى تنفيذه بل استمرت فى بحث الوسائل التى تكفل النجاح فى تنفيذ المشروع عندما تسنح الفرصة المناسبة لذلك[1] .

ولذلك كتب الأب (انفانتان) إلى زميله (أرليه دوفور) فى ٢٥ يونيو ١٨٤٨ يرجوه أن يكرس كل جهوده - أكثر من أى وقت مضى - من أجل « مشروع السويس » ، وطلب (انفانتان) من (أرليه) أن يطلعه على آرائه بخصوص طريقة تنفيذ المشروع ، ورجاه إعداد مذكرة تصلح أساساً لتحويل

---

(١) Ibid, p 218 , Desplaces . p.91--92

(٢) Linant ' Memoires ... p 222

(٣) الوثائق النمساوية (الميكروفيلم)
Lettre de Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848.

جمعية الدراسات إلى هيئة لتنفيذ المشروع[1] .

واستمر السانسيمونيون يبحثون أفضل الوسائل التى تكفل لمشروعهم النجاح، وبعد البحث والتفكير اهتدى (انفانتان) إلى أفضل وسيلة يمكنهم اتباعها من أجل ضمان نجاحهم فى تنفيذ المشروع . وقد عبر (انفانتان) عن هذا الرأى فى رسالة منه إلى (نجريللى) فى ٢٣ أغسطس عام ١٨٤٨[2] . فقد صار الأب (انفانتان) فى عام ١٨٤٨ يعتقد أنه لضمان نجاح المشروع يجب أن يضع نتائج أبحاث جمعية الدراسات بين أيدى ساسة أوروبا الذين يستطيعون بوسائلهم الدبلوماسية الوصول إلى اتفاق بين الدول الأوروبية ، وهذا الاتفاق هو السبيل الوحيد لنجاح المشروع ، بعد ما كان (انفانتان) يعتقد — عند تكوين جمعية الدراسات عام ١٨٤٦ — بوجوب عدم تدخل ساسة أية دولة من الدول فى المشروع خشية فشل المشروع برمته . ولذلك فقد طالب (انفانتان) زميله (نجريللى) بأن يطلع الحكومة النمساوية على نتائج أبحاث جمعية الدراسات ويدعوها إلى الاتفاق مع الدول الكبرى لتجعل من هذا العمل المشترك دعامة من دعامات السلم : « فلنقدم للدبلوماسيين نتائج جهودنا وأعمال المهندسين الذين يستطيعون — أكثر من غيرهم — أن يقودوا أوروبا إلى غزو الشرق سلمياً ، فلنطلب من الدول الثلاث أن تكلفنا رسمياً بتنفيذ المشروع الذى حال بحياتنا من أجل مصلحة الجميع ، ولا نريد لأنفسنا من جزاء سوى ما نستحقه من المجد » .

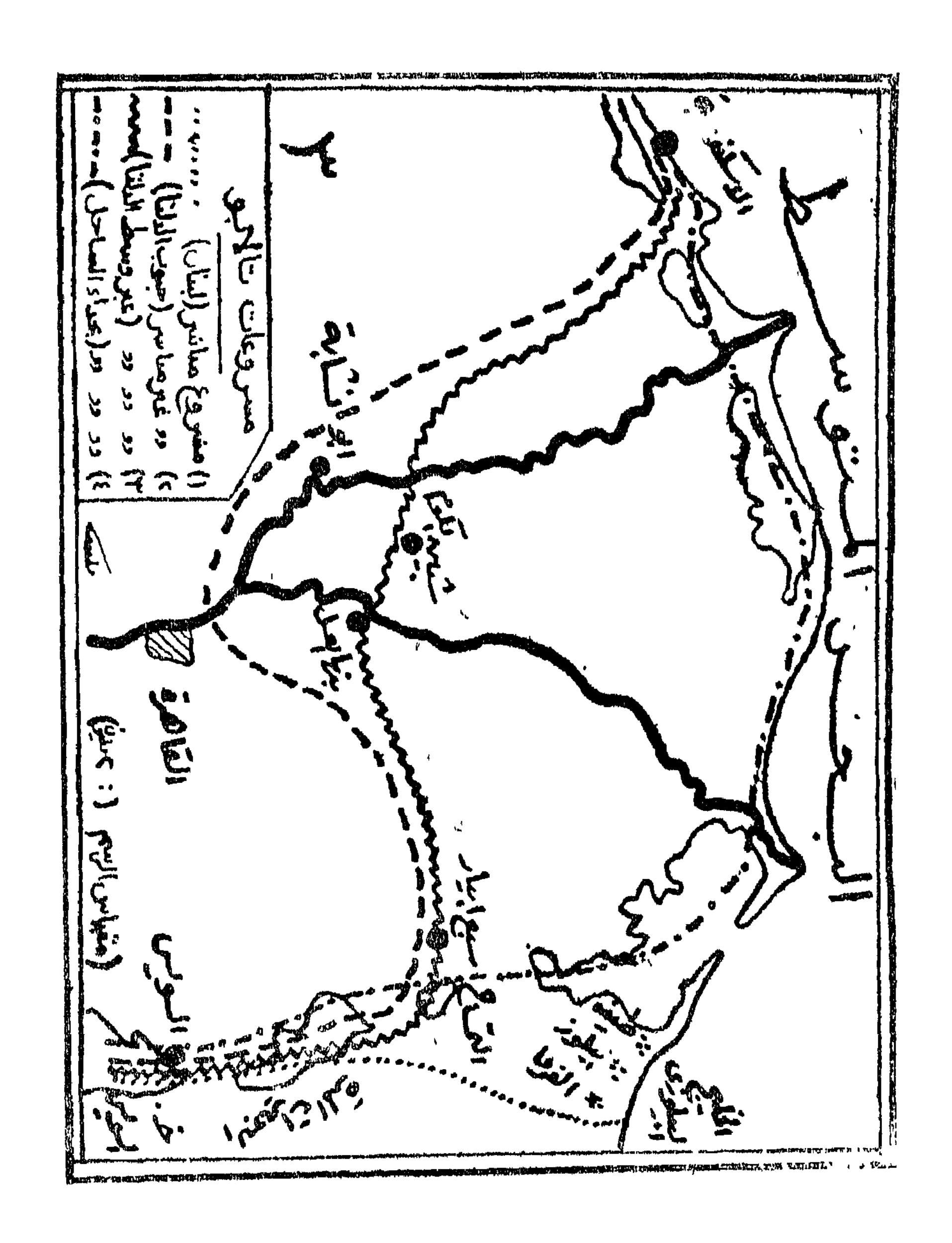
☆ ☆ ☆

---

(١) Lettre d'Enfantin, de Paris en 25 Juin 1848 : Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 82—83

(٢) الوثائق النمساوية (الميكروفيلم)

Lettre d'Enfantin à Negrelli en 23 Août 1848, jointe à le lettre de Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848.


مشروعات تاريخية
القاهرة
السويس
الإسماعيلية
بلبيس
البحر الأبيض المتوسط

مشروعات جمعية الدراسات لتوصيل البحرين :

مشروع (تالابو) : رغم أن (تالابو) بين فى تقريره عام ١٨٤٧ أنه فى الإمكان – بعد إثبات تساوى البحرين – توصيل البحرين المتوسط والأحمر بعدة طرق بعضها مباشر والبعض الآخر غير مباشر ، فإن (تالابو) كان يفضل توصيل البحرين بواسطة قناة غير مباشرة تصل الاسكندرية بالسويس وتعبر النيل جنوب الدلتا مباشرة ، وكان الدافع (لتالابو) لتفضيل هذا المشروع رغم أنه قد ثبت لديه أن البحرين فى مستوى واحد اعتقاده بأنه من الصعب إيجاد منفذ للقناة وإنشاء ميناء عند طرفها الشمالى على البحر المتوسط بسبب عدم توفر العمق المناسب لملاحة السفن الكبيرة إلا على بعد عدة كيلومترات من الشاطىء ، حيث ظل (تالابو) متأثراً بالفكرة القائلة بأن الطمى يكثر فى مياه البحر المتوسط بجوار شواطىء الدلتا الشمالية وتجرفه التيارات البحرية نحو الشرق إلى الخليج البيلوزى . مما دعا إلى تسمية المدينة التى تقع على هذا الساحل منذ أيام الإغريق باسم (طينة) أو (بيلوز Peluse [1]) الأمر الذى جعل (تالابو) يفضل توصيل البحرين بقناة غير مباشرة يربو طولها على أربعمائة كيلومتر ، وإلى جانب ذلك فقد كان من ضمن الدوافع التى أقنعت (تالابو) بأفضلية المشروع غير المباشر اعتقاده بأن هذا المشروع له من المزايا ما يجعله يفضل المشروع المباشر وفى مقدمتها – كما ذكر (تالابو) فى تقريره عام ١٨٤٧ – أن المشروع المباشر سوف تزيد تكاليفه كثيراً على أى مشروع آخر حيث يستلزم تنفيذه شق برزخ السويس ورفع ملايين من الأمتار المكعبة من الأتربة .

كما كان (تالابو) يرى أن الدول التى سوف تستخدم القناة بعد حفرها تقع إلى الغرب من مصر ، وأن ميناء الاسكندرية – حتى فى حالة حفر قناة مباشرة – سيظل الميناء الرئيسى تمر به السفن فى طريقها إلى الدول الأوروبية ، ومن ثم اعتقد (تالابو) أنه بالرغم من أن القناة المستقيمة أقصر بكثير من القناة غير المباشرة إلا أن السفن ستقطع مسافة غير قصيرة فى البحر المتوسط بعد خروجها

---

(١) Bridier . Une Famille Francaise-les de Lesseps, p 332.

من القناة المباشرة حتى تصل إلى محاذاة الأسكندرية فى طريقها إلى أوروبا ، فإذا أضفنا المسافة بين فتحة القناة على البحر المتوسط وميناء الأسكندرية إلى طول القناة المباشرة أصبح طولها يقرب من طول القناة غير المباشره ، خصوصاً وأن السفن سوف تصادف — فى رأيه - صعوبات وأخطاراً فى أثناء الملاحة فى الخليج البيلوزى مما يجعل القناة المباشرة لا تمتاز على القناة غير المباشرة .

وبالإضافة إلى هذه الصعوبات التى كان (تالابو) يرى أنها تقف فى وجه المشروع المباشر وهى صعوبة اقتراب السفن من شاطىء الخليج البيلوزى وفداحة التكاليف التى يستلزمها شق القناة المباشرة كان (تالابو) يعتقد أن ثمة صعوبات أخرى يجب أن يدخلها فى حسابه كل من يفكر فى تحقيق فكرة ربط البحرين المتوسط والأحمر . ذلك أن حكومة مصر - فى رأى (تالابو) - سوف تعارض معارضة شديدة أى مشروع لتوصيل البحرين يقع فى أطراف البلاد ولا يربط القاهرة بالاسكندرية، ذلك الميناء الكبير الهام على البحر المتوسط أى أن (تالابو) كان يعتقد أن الحكومة المصرية تريد أن تبقى للأسكندرية أهميتها كميناء رئيسى للبلاد على البحر المتوسط ، وأشار (تالابو) إلى أن مصر سوف تحصل على مزايا تجارية وسياسية من وراء شق قناة غير مباشرة تخترق الدلتا وتربط الأسكندرية والقاهرة بحركة التجارة بين الشرق والغرب ، وأصبح يعتقد أن مستقبل مصر مرهون بالاتجاه الذى سوف تأخذه القناة .

ورغم أن (تالابو) لم يوضح تفاصيل المزايا التجارية والسياسية التى سوف تفيدها مصر من المشروع غير المباشر إلا أنه من المرجح أنه كان يقصد أن مرور التجارة بالقاهرة والاسكندرية وقلب البلاد سوف يؤدى إلى حدوث رواج تجارى فيها حيث ستصبح ممراً لمتاجر الشرق فى طريقها إلى الغرب . هذا من الناحية التجارية ، أما من الناحية السياسية فلعله — بجعل القناة تمر فى قلب البلاد — يضمن أن يكون الإشراف عليها لحكومة مصر ، أما إذا شقت القناة فى المنطقة الصحراوية على أطراف البلاد فلعل المشروع يصطدم بمعارضة الحكومة المصرية لأن تطرف موقع القناة سوف يجعل من السهل انتزاعها أو انتزاع الإشراف

عليها من الحكومة المصرية إلى غيرها من الحكومات سواء أكانت الحكومة العثمانيه أم الدول الأوروبية .

واختتم (تالابو) دفاعه عن المشروع غير المباشر بأنه بعد دراسات عام ١٨٤٧ أصبح مقتنعاً بأن هذا المشروع هو المشروع العملى الوحيد الذى يمكن أن تكون نتائجه محققه ومؤكدة (١) .

وقد اعترف (تالابو) بأن مشروعه غير المباشر يصادف عقبات ليست بالهينة ، فى مقدمتها ضروره الاحتفاظ بمياه القناة فى مستوى لا يقل عن ثمانية أمتار حتى تكون صالحة لمرور السفن الكبيرة (٢) .

وللتغلب على هذه العقبة دعا (تالابو) إلى ضرورة إقامه القناطر عند رأس الدلتا للاستفاده منها فى توفير المستوى المناسب من الماء فى القناة ، وتلك هى نفس الفكرة التى ارتآها (لينان) فى مشروعه الأول الذى وضعه لتوصيل البحرين بقناة غير مباشرة . إلا أن إنشاء القناطر لم يكن يفيد القناة غير المباشرة كل الفائدة ، ذلك أن القناطر ـ كما اعترف (لينان) نفسه ـ لم تكن لترفع مستوى الماء فى القناة بأكثر من أربعة أمتار ومن ثم تصبح فائدتها محدوده (٣) .

يضاف إلى ذلك أن الرواسب من طمى النيل سوف تتجمع وتتراكم أمام القناطر ـ نتيجة حجز المياه ـ وبذلك يصبح من الضرورى القيام باستمرار بأعمال التطهير فى مجرى النهر فى هذه المنطقة (٤) .

ولم يكن توفير المستوى الضرورى من الماء فى القناة غير المباشرة هو العقبة الوحيدة التى تعترض مشروع (تالابو) بل كان المشروع يواجه صعوبة أخرى لا يستهان بها وهى طريقة عبور القناة الملاحية لنهر النيل دون اختلاط مياه القناة

---

(١) Société d'Etudes . , Travaux de la Brigade Fr. Rapport de l'Ingenieur p. 173, 4, 5

(٢) Talabot le Canal de Deux Mers, la Revue des Deux Mondes p. 512 , Ritt p. 99

(٣) Merruau L'Egypte Contemporaine, p. 148 -149

(٤) Maziel : p. 325

الملحة بمياه النيل العذبة ، وللتغلب على هذه الصعوبة اقترح (تالابو) فى مشروعه إنشاء (معبر Pont-Canal) حتى يمكن ضمان مستوى مرتفع من الماء فى القناه عند عبور النيل يناسب مرور السفن الكبيرة ولضمان عدم اختلاط مياه القناه الملحة بمياه النيل الحلوة فيحدث إضراراً بمياه الرى والزراعه .

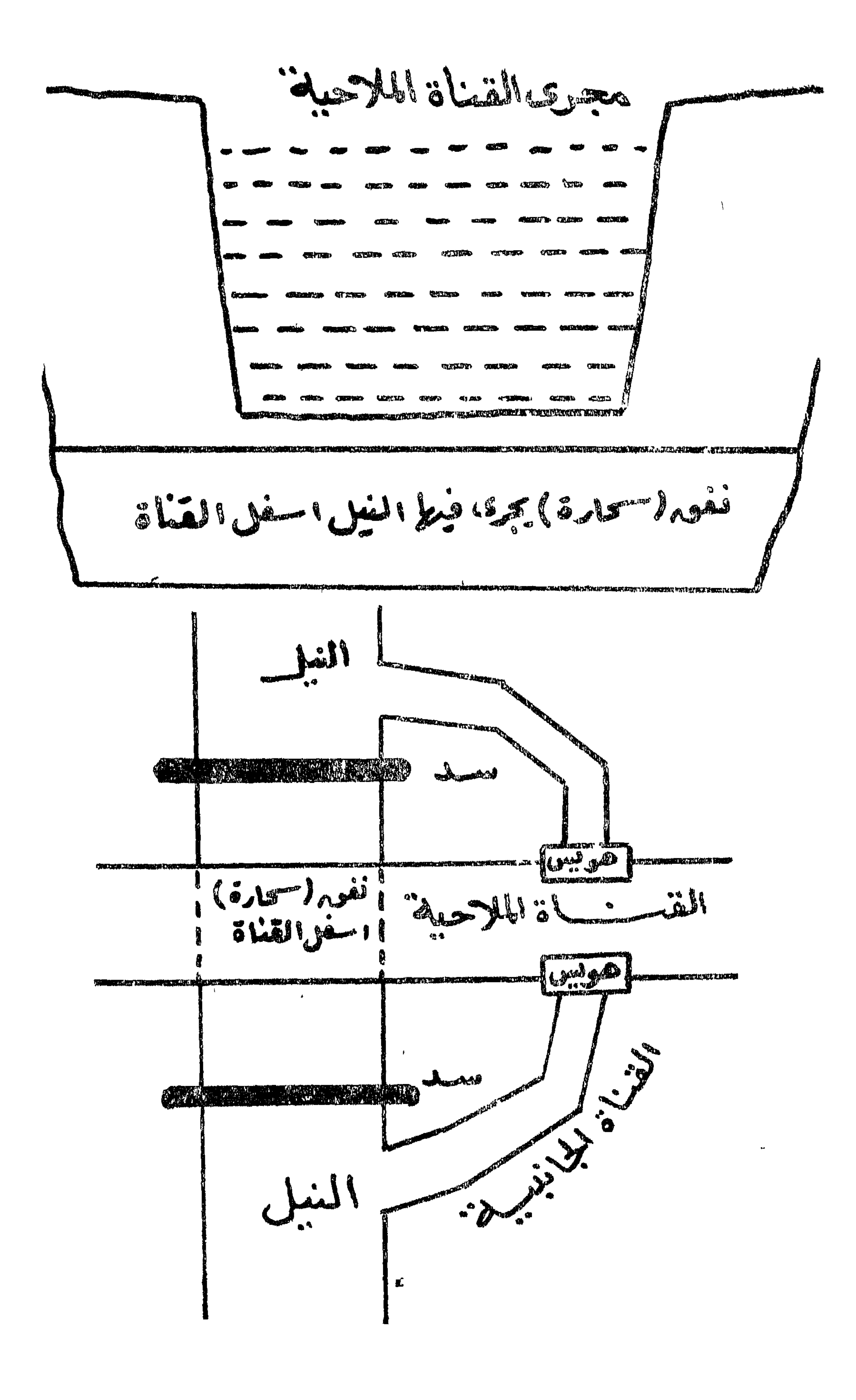
ويتكون هذا المعبر ـ كما اقترحه (تالابو) ـ من سدين ضخمين يبلغ طول كل منهما نحو كيلومتر بشيدان بعرض النهر ويصل ارتفاعهما إلى ثمانية أمتار فوق سطح النهر ، ويزود هذا المعبر بالمياه اللازمة له وقدرها مليون ومائة ألف متر مكعب من الماء يومياً بواسطه آلات رافعة قوتها خمسة آلاف حصان ، ويحفر نفق (سحاره) تحت هذا المعبر لكى تمر به مياه النيل دون أن تختلط بمياه القناة .

ولضمان استمرار الملاحة فى النيل وعدم تعطلها نتيجة إنشاء هذا المعبر كان من الضرورى حفر قناة جانبية تخرج من النيل جنوب القناه الملاحية وتعود إلى النيل مرة أخرى شمال القناة الملاحية ، ويقوم عليها هويسان ، وبذلك تستمر الملاحة فى النيل عن طريق القناة الجانبية وتصبح كمية مياه النيل المختلطة بمياه البحر الملحة بسيطة جداً لا تتجاوز مياه الهويسين . وقد كان إنشاء هذا المعبر وحده يتكلف ٣٨ مليوناً من الفرنكات ، كما أنه نظراً لعدم صلابة الأرض التى سوف يقام عليها لم يكن من المحتمل أن يعمر مثل هذا البناء الضخم طويلا (١) . يضاف إلى ذلك أن القناة الملاحية وهى تخترق قنوات الرى فى الدلتا سوف تسبب ارتباكا لنظام الرى فيها وبالتالى خسارة للثروة الزراعية ، كما أن مرور السفن التجارية والحربيه المنتميه إلى مختلف الدول الأجنبية قد يسبب لمصر متاعب سياسيه (٢) .

وقد كانت الصعوبات والعقبات التى تعترض تنفيذ مشروع (تالابو) سبباً فى ازدياد الاعتقاد ـ بمرور الزمن ـ بأفضلية مشروع القناة البحرية المستقيمة

(١) Merruau . L Egypte Contemporaine, p. 148—149 , Mazuel · p. 325, 326

(٢) Mazuel, p. 325


مجرى القناة الملاحية
نفق (سحارة) يجرى فيه النيل اسفل القناة
النيل
سد
هويس
نفق (سحارة) اسفل القناة
القناة الملاحية
هويس
سد
القناة الجانبية
النيل

التى تخترق برزخ السويس على أى مشروع لتوصيل البحرين بطريق غير مباشر (١) .

وقد حاول بعض المهندسين أن يدخلوا على مشروع (تالابو) بعض التعديلات بحيث تعبر القناة الملاحية النيل لا عند القناطر كما هو الحال فى مشروع (تالابو) ، ولكنها تخترق الدلتا من منتصفها تقريباً ، ولم يكن المشروع بعد هذا التعديل يمتاز عن المشروع الأول إلا باختصار مجرى القناة الملاحية بين السويس والاسكندرية لمسافة تبلغ نحو ٤٠ كيلو متراً وهذه الميزة لا يمكن أن توازى التكاليف الباهظة التى تتكلفها الأعمال والمنشئات اللازمة لجعل القناة صالحة للملاحة البحرية خصوصاً وأن هذه القناة كانت تستلزم إنشاء قنطرتين على فرعى النيل جنوبى مدينتى دمياط ورشيد بنحو ٥٠ كيلو متراً لتوفير المستوى المناسب من الماء فى منطقتى عبور النيل .

مشروع (بارو Barrault) .

ولم يكن مشروع (تالابو) هو كل ما تمخض عن نشاط جمعية دراسات قناة السويس إذ وضع الأخوان (الكسى واميل بارو Alex. et Em Barrault) مشروعاً لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر بطريق غير مباشر كذلك ولو أن هذا المشروع لم ينشر على الملأ إلا فى العدد الأول الصادر فى أول يناير عام ١٨٥٦ من مجلة العالمين . وقد أوضح صاحبا هذا المشروع الأساس الذى يقوم عليه وهو محاولة الاستفادة من مياه النيل فى إمداد القناة الملاحية المقترحة بالماء من أجل توفير مجرى مائى تسير فيه السفن التجارية فى رحلتها بين الشرق والغرب من أجل التجارة العالمية مع عدم الاخلال بالوظيفة الأساسية لمياه النيل وهى الرى (٢) .

والقناة فى مشروع (بارو) تبدأ من الأسكندرية وتسير بحذاء الساحل

---

(١) Ritt · p. 100

(٢) Barrault : La Revue des Deux Mondes, 1er. Janvier 1856, p. 86

الشمالى للدلتا المطل على البحر المتوسط على طول خليج أبى قير وشمال بحيره ادكو ثم تعبر فرع رشيد وتخترق بحيرة البرلس محاذية لساحل البحر تقريبا ، ثم تعبر فرع دمياط وبحيرة المنزلة وبعد ذلك تتجه جنوبا لتصل إلى بحيرة التمساح ومنها تستمر حتى تنتهى عند السويس .

وكان هذا المشروع كذلك يتطلب إنشاء قنطرتين لرفع مستوى الماء أحداهما قرب مصب دمياط والأخرى قرب مصب رشيد(١) كما كان يتمثل فى مشروع (بارو) كل النقائص والعيوب التى تمثلت فى سابقه خصوصاً وأنه من الصعب إنشاء قناطر تحجز المياه لتوفير المستوى المناسب للملاحه فى المنطقة الساحلية حيث تربتها رخوه غير ثابتة ، علاوة على أن مثل هذه القناة سوف تسبب اضطراباً لنظام الرى فى كل الدلتا(٢) .

مشروع نجريللى (القناة المباشرة) :

وإذا كان (بولان تالابو) والأخوان (بارو) قد أشاروا بحل مشكلة توصيل البحرين المتوسط والأحمر بإيجاد اتصال غير مباشر بينهما بأشكال مختلفة ، فلم يكن هذا هو كل ما وصل إليه أعضاء جمعية الدراسات من حلول لهذه المشكلة ، بل ظهر من بين المهندسين الأعضاء فى الجمعية من اقتنع بإمكان حفر قناه مستقيمة بين البحرين ، وذلك هو المهندس النمسوى (لويجى نجريللى Luigi Negrelli) .

وينحدر (نجريللى) من أب من التيرول النمسوى وأم ألمانية ، وبعد أن أتم دراسة الهندسة عمل منذ فبراير ١٨١٨ فى إدارة المنشآت العامة بالتيرول ، ونظراً لكفاءته أصبح موضع تقدير رؤسائه فعهدوا إليه بكثير من الأعمال المائية وإنشاء الطرق، وبعد أن اشترك فى بعض الأعمال على نهر الرين انتقل إلى سويسرا سنة ١٨٢٩ حيث عمل مفتشاً لمنشآت الطرق والأعمال المائية ولم يأت عام ١٨٣٦ حتى أصبح الرئيس العام لجميع المنشآت العامة فى زيورخ فأنشأ فيها الكثير من الكبارى .

---

(١) Ritt . Hist. de l'Isthme de Suez, p. 100

(٢) Mazuel, p. 326—327

ولما كان (نجريللى) يولى طرق المواصلات الجديدة ـ وهى السكك الحديدية ـ اهتماما خاصاً ، فقد زار انجلترا وفرنسا وبلجيكا لدراسة الخطوط التى أنشئت فيها حتى ذلك الوقت . وعند عودته إلى سويسرا وضع عدة مشروعات لإنشاء خطوط حديدية بها على أساس المعلومات التى اكتسبها من زياراته .

وفى سنة ١٨٤٠ دعته (شركة سكك حديد الإمبراطور فرديناند) إلى فينا للعمل مستشاراً عاما لها . وبعد عودته إلى فينا بدأ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر يلفت نظر (نجريللى) ويثير اهتمامه خاصة وأن النمسا وكبار رجالها وفى مقدمتهم (مترنيخ) والبارون (فون بروك) مدير شركة اللويد النمسوية ـ والذى صار فيما بعد سفيرا للنمسا فى الاستانة ثم وزيراً المالية ـ كانوا مهتمين غاية الاهتمام بالمشروع ويسعون إلى تنفيذه[١] .

ولم يأت عام ١٨٤٣ حتى كان نجريللى قد تعرف بالأب (أنفانتان) عن طريق المهندس الألمانى (دوفور فيرونس) كما سبق القول ، ولم يلبث (نجريللى) أن شارك فى بحوث جمعية دراسات قناة السويس بصفته ممثلا للعنصر النمساوى فيها ورئيسا للشعبة النمساوية التى جاءت إلى مصر عام ١٨٤٧ .

وقد صار من رأى (نجريللى) بعد أبحاث سنة ١٨٤٧ أنه فى الإمكان حفر قناة مستقيمة تصل البحرين بطريق مباشر مؤيداً بذلك أفكار (لينان[٢]) ولكن على أساس تساوى البحرين بعد أن ثبت بالدليل القاطع أن البحرين الأحمر والمتوسط فى مستوى واحد ويعتبر (نجريللى) فيما ذهب إليه أول من أشار إلى الحل الصحيح لمشكلة توصيل البحرين .

وعند ما تقدم (دى لسبس) فى عام ١٨٥٤ ليأخذ على عاتقه محاولة تنفيذ مشروع توصيل البحرين لفتت نظره تلك الأعمال التى قام بها المهندسون النمسويون فى عام ١٨٤٧ تحت إشراف نجريللى فى الخليج البيلوزى والتى أثبتت أن حركة الرواسب فى الخليج البيلوزى ضئيلة بحيث تجعله صالحاً لرسو السفن[٣] . وأن

---

(١) الترجمة العربية ص ٢٠ ، ٢١ من . Kenitz · Der Suez Kanal.

(٢) Voisin Le Canal da Suez, T. I, P. 1

(٣) De Lesseps · Souvenirs de 40 ans T. II p. 326.

لا خطر منها على الميناء المزمع إنشاؤه على الطرف الشمالى للقناة المباشرة ولا على حركة السفن عند مدخل القناة على البحر المتوسط وهى العقبة الوحيدة التى كان لا يزال يؤمن بها أنصار المشروعات غير المباشرة ويستندون إلى هذه المخاوف فى تفضيل المشروعات غير المباشرة على أى مشروع مباشر .

ورغم أن (نجريللى) خرج من الأبحاث والدراسات التى قامت بها مجموعته على ساحل البحر المتوسط بأنه فى الإمكان إيجاد منفذ مأمون للقناة على الخليج البيلوزى إلا أنه - كما اعترف هو بنفسه - لم يفكر فى ابلاغ نتائج أبحاثه إلى زملائه أعضاء جمعية الدراسات إلا فى عام ١٨٥٥ حيث لم تكن الظروف مواتية وكان (نجريللى) يعتقد فى ذلك العام أنه سوف يحصل على تأييد بقية أعضاء الجمعية لمشروعه المباشر(١) .

الموازنة بين افضلية المشروعات المختلفة :

مما سبق نرى أن المشروعات التى فكر فيها أعضاء جمعية الدراسات نوعان بعضها مشروعات غير مباشرة أى نصل بين البحرين عن طريق النيل كتلك المشروعات التى اقترحها (تالابو) — (١٨٤٧ — ١٨٥٥) ، أو الأخوان (بارو) ١٨٥٦ ، وبعضها مباشر كذلك المشروع الذى فكر فيه (نجريللى) .

وما دمنا أمام نوعين من المشروعات فإنه يجدر بنا أن نقف لنعرف أفضلية أى النوعين على الآخر .

كان الأساس الذى يستند إليه أنصار المشروعات غير المباشرة هو الاعتقاد بوجود كميات من الرواسب فى الخليج البيلوزى تهدد بطمر مدخل القناة على البحر المتوسط وتجعل من الصعب إنشاء مدخل وميناء للقناة على هذا البحر . إلا أنه ثبت أن هذا الاعتقاد يجانب الواقع وذلك بعد الأبحاث التى قامت بها بعثة المهندس (نجريللى) فى الخليج البيلوزى عام ١٨٤٧ ، وبذلك لم يعد هناك مبرر للتفكير فى توصيل البحرين بغير القناة المستقيمة التى تربط البحرين مباشرة ، خاصة وأن

(١) Lettre de Chancel à de Lesseps, de Paris en 15 Septembre 1855, Texte de la Conversation de Chancel avec Negrelli. De Lessèps . Lettres, journal ... T. I, p. 262

القناة غير المباشرة سوف تكون طويلة المجرى وسيقام عليها عدد كبير من الأهوسة وتحتاج إلى إنشاء معبر (Pont-Canal) لعبور النيل وهذه كلها منشآت تتطلب نفقات باهظة فى الحفر ثم فى الصيانة بينما القناة المباشرة سوف لا تحتاج إلى كل هذه الجهود والنفقات .

فمن حيث الطول تبلغ القناة المباشرة نحو ثلث القناة غير المباشرة ، إذ بينما يبلغ طول القناة فى مشروعات (لوبير) أو (تالابو) أو (بارو) نحو أربعمائة كيلومتر فان القناة المباشرة لا تتجاوز مائة وأربعين كيلومتراً إلا قليلا ، وسوف تشق فى منطقة صحراوية ولا تحتاج إلى أهوسة ولا يصادف حفرها عقبات ضخمة من الناحية الهندسية(١) .

يضاف إلى ذلك أن القناة المباشرة تقدم حلا كافياً لمشكلة الاتصال بين الشرق والغرب لأنها توفر طريقاً سريعاً مضموناً على مدار السنة للسفن التجارية ذات الحمولة الكبيرة ، وبالنظر إلى قلة تكاليف شق القناة المباشرة عن تكاليف القناة غير المباشرة فمن المرجح أن تكون الأرباح التى تجنى من وراء المشروع المباشر مجزية لرءوس الأموال التى سوف تستخدم فى حفرها لما هو متوقع من ازدياد حركة التجارة عبر هذا الطريق الجديد ذى المميزات العديدة(٢) .

وإلى جانب ذلك فان القناة المباشره نظراً لأنها تخترق منطقه صحراوية على حدود مصر لن تكون لها آثار سيئة كتلك التى قد تترتب على شق قناة غير مباشره تخترق قلب البلاد وتؤثر على النظام المائى الذى تعتمد عليه حياة البلاد الزراعيه ، كما أن القناة المباشرة لن تسبب لمصر وحكومتها أى شعور بالقلق من جراء مرور السفن الأجنبية فى قلب البلاد مثلما يحدث فى حالة القناة غير المباشره ، وأخيراً فان القناة المباشرة سوف تخدم المصالح السياسيه والدينية للامبراطورية العثمانية التى سوف تجد إتصالا سهلا مباشراً بينها وبين الأماكن المقدسة الإسلاميه(٣) .

✿ ✿ ✿

(١) Saint-Hilaire, B. : Lettres sur l'Egypte, p. 13.

(٢) Desplacas . Hist. de l'Ishme de Suez, p 84.

(٣) Ibid, p. 85-86

من العرض السابق نلاحظ أن نشاط السان سيمونيين فى هذه الفترة يختلف تمام الاختلاف عن نشاطهم فى الفترة الأولى عندما حضروا إلى مصر (١٨٣٣-١٨٣٦) إذ بينما لم تتمخض زيارتهم الأولى عن نتائج ذات أهمية بالنسبة لمشروع توصيل البحرين ، نجد أنهم نجحوا فى عام ١٨٤٨ فى هدم تلك العقيدة التى سيطرت على الأذهان منذ أقدم العصور والتى كانت تقول بأن مستوى البحر الأحمر أعلى من مستوى البحر المتوسط وليس ذلك فحسب ، بل إنهم نتيجة دراساتهم فى مصر فى منطقة البرزخ استطاعوا أن يخرجوا على العالم بعدة مشروعات لتوصيل البحرين ، وإن كانت بعض هذه المشروعات تختلف عن الحل الملائم والذى نفذ فيما بعد إلا أن جهودهم على كل حال لا يمكن نسيانها ، وهكذا كانت هذه المرحلة من نشاط السان سيمونيين مرحلة علمية جادة تتسم بالنضج والرزانة بعد مرحلة خيالية يغلب عليها التحمس والعاطفة .

الفصل السادس

العقبات فى طريق جمعية الدراسات

رأينا فى الفصول السابقة نشاط السان سيمونيين من أجل مشروع توصيل البحرين ، وكيف كانت جمعية دراسات قناة السويس خطوة هامة فى تطور فكرة المشروع ، وأياً كان اختلاف وجهات النظر الذى نشأ بين مهندسى جمعية الدراسات بخصوص أفضل السبل وأكثرها ملاءمة لتحقيق هذه الفكرة ، هل بقناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة عبر برزخ السويس ، أو بقناة غير مباشرة عن طريق النيل ، فان هذا الاختلاف فى الرأى لا ينتقص من قيمة الجهود التى بذلها السان سيمونيون فى سبيل تحقيق فكرتهم . ورغم مثابرة السان سيمونيين على نشاطهم واستمرار تمسكهم بفكرة شق قناة تحل مشكلة الاتصال بين البحرين فانهم لم يستطيعوا إخراج المشروع إلى حيز التنفيذ ، حتى بعد هدوء الأحوال فى أوروبا عقب الاضطرابات التى سادت فى كثير من أقطارها عام ١٨٤٨

ولقد كان تعطيل مشروع القناة فى هذه الفترة من نشاط السان سيمونيين يرجع إلى عدة أسباب عميقة ، يتصل بعضها بالسان سيمونيين وأفكارهم من ناحية ، ويرجع البعض الآخر إلى موقف بعض الدول الأوروبية وبخاصة انجلترة والنمسا نحو المشروع ذاته أو طريقة تنفيذه ، هذا إلى جانب موقف الدولة العثمانية وسياسة (محمد على) نفسه .

أسباب ترجع للسان سيمونيين انفسهم :

أما عن السان سيمونيين فقد شهدنا فى الفصل الأول كيف اعتنقوا المبادىء الاشتراكية وأخذوا على عاتقهم التبشير بها فى فرنسا ودافعوا عن حقوق العمال ، كما آمنوا بأن النظام الجمهورى أفضل النظم للحكم فى المجتمع الصناعى الذى نادوا

بقيامه ، وكان طبيعياً ألا تكون مبادئهم الاشتراكية الجمهورية موضع رضاء حكومه فرنسا الملكية ولا الطبقة البورجوازية صاحبة الشأن فى فرنسا فى ذلك الوقت . ومما زاد فى كراهية السلطات الفرنسية للسان سيمونيين طمع هؤلاء فى تولى الحكم فى فرنسا ، ولم يقتصر هذا التفكير على الفترة السابقة على رحيلهم إلى مصر فى عام ١٨٣٣ — كما بينا فى الفصل الأول — بل استمر بعد عودتهم إلى فرنسا ، وحتى بعد عزل (لويس فيليب) ، فقد كتب أحد السان سيمونيين ويدعى (دوفيرييه Duveyrier)فى عام ١٨٤٨ إنه سمع هاتفاً يقول له « سوف تحكمون » ويؤكد (دوفيرييه) أنهم يجب أن يتولوا الحكم ، « إننا نريد أن نقيم حكم الله ، نريد أن نرى الله يحكم بواسطتنا »(١) . وكانت وسيله (دوفيرييه) للوصول إلى الحكم هى الاستعانة بالصحف ، وقد اقتنع (انفانتان) بوجهة نظر (دوفيرييه) فكرس جهده وماله وولده للوصول إلى هذه الغايه ، واتخذ من صحيفة(Le Crédit) أداة لنشر أفكارهم .

ولا شك أن هذا التفكير من جانب السان سيمونيين جعل الحكومة الفرنسية تشعر نحوهم بكراهية شديدة،ولذلك كان لاينتظر أن تساندهم أو تؤيد مشروعاتهم رغم أنها كانت تتوق إلى تنفيذ مشروع توصيل البحرين على ألا يتم على أيدى جماعة السان سيمونيين ، وليس أدل على حقيقة شعور الحكومة الفرنسية نحو السان سيمونيين وعدم رغبتها فى مساعدتهم أثناء نشاطهم فى مصر بين عامى ١٨٣٣ - ١٨٣٦ أن أحد أفراد السان سيمونيين ويدعى (دروو Drouot) - وكان قد حضر إلى مصر فى ديسمبر ١٨٣٤ - التمس معونة (ميمو) قنصل فرنسا فى مصر لدى (محمد على) لكى يعهد إليه بأحد المهام فى سوريا ، ولكن القنصل الفرنسى قابل رغبة (دروو) بفتور ولم يبد عليه الحماس لتزكيته لدى (محمد على) باعتباره أحد أفراد جماعة السان سيمونيين . فتدارك (دروو) الأمر وأبلغ (ميمو) أنه ليس من المؤمنين بمبادىء السان سيمونيين وأنه قد حضر معهم إلى مصر للمساهمة فى المشروعات التى كانوا يزمعون القيام بها فحسب ، فسر (ميمو)

---

(١) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, p XII, p. 88.

لذلك وهدأ (دروو) وترك له بعض الأمل فى الحصول على الوظيفة التى كان يسعى إليها(١) .

ورغم أنه بعد تولى (لويس نابليون) حكم فرنسا بعد ثورة ١٨٤٨ كان من المتوقع أن يحظى السان سيمونيون بتأييد الحكومة الفرنسية لمشروع يعتبر ضمن المشروعات التى وضع أساسها عمه (بونابرت) ، إلا أن السان سيمونيين لم تكن لهم فى نظر الحكومة هيبة تجعلهم حديرين بأية معونة فعالة(٢) .

ولم تكن كراهية السان سيمونيين قاصرة على فرنسا أو الحكومة الفرنسية وحدها ، بل يبدو أن حكومات أوروبا كانت تشاركها نفس الشعور نحو هذه الجماعة ، ولا تنظر بعين الارتياح إلى ما تبديه من نشاط ، ويؤكد ذلك ما كتبه (بارو) عضو جماعة السان سيمونيين فى يوليه عام ١٨٣٣ من أنه مر فى طريقه بالموانى الروسية على البحر الأسود ولكن الحكومه الروسيه أغلقت موانيها فى وجهه ووجه من معه من اتباع المبادىء السان سيمونية وأصدرت قراراً تحرم عليهم دخول بلادها بسبب انتمائهم إلى جماعة السان سيمونيين(٣) ، كما لم يجدوا ترحيباً فى أثناء مرورهم بأراضى الدولة العثمانيه قبل حضورهم إلى مصر(٤) ولم يستطع السان سيمونيون كذلك أن ينالوا رضاء (محمد على) عنهم ، ذلك أن والى مصر لم يكن ينظر بعين الارتياح إلى ذلك التأثير الذى يتركه (انفانتان) فى جميع من يتصل به من الأفراد(٥) . وقد صار (محمد على) يعتقد أن السان سيمونيين قوم غير مخلصين للمبادىء التى يعلنون على الملأ إيمانهم بها ، وذلك بعد ما بلغه عن عدم رضا المثال (الريك) عن الأجر الذى ناله ـ وقدره أربعة آلاف قرش ـ مقابل قيامه بعمل تمثال نصفى (لمحمد على) ، وتعجب الباشا من هذا التصرف من أحد السان سيمونيين الذين كانو يدعون أنهم جاءوا إلى مصر متطوعين يهدفون إلى الخدمة العامة دون الطمع فى مكافأة ماديه(٦) .

---

(١) D'Allemagne Les St. Simoniens, p. 414.

(٢) Micard : Le Canal de Suez et le Genie Français, p. 85.

(٣) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, p. 229

(٤) Micard : p. 69

(٥) D'Allemagne, p. 414

(٦) Ibid, p. 412

ومن العوامل التى جعلت (محمد على) لا يثق كثيراً فى السان سيمونيين ولا يطمئن إليهم تلك الحياة المبتذلة التى كان يحياها السان سيمونيون فى مجتمعاتهم فى مصر سواء فى القاهره أم فى منطقة القناطر ، ففى القاهرة كانوا يجتمعون غالباً عند زميلهم (روجيه Rogé) يعزفون المقطوعات الموسيقية ويرقصون على أنغامها ، ويمضون شطراً كبيراً من الليل فى غناء ورقص فى صخب ومجون(١) . وكذلك كانت حياتهم فى منطقة القناطر ، فقد اصطحبوا معهم عدداً من الفتيات والنساء المؤمنات بمبادىء السان سيمونيين ، وكانت من بينهن امرأة فاسدة من مدينة ليون تدعى مدام (أجاريت كوزيدير Agaıthe Causidére) التى كانت تنتقل من خيمة لأخرى ومن مصاحبة شخص لآخر علناً وبدون تحفظ حتى لقد اشمأز كثير من أفراد الجالية الفرنسية المقيمين فى مصر من هذا التصرف من جانب السان سيمونيين والإباحية التى اتسمت بها أعمالهم وتصرفاتهم(٢) . ولم يكن من المعقول أن ينجح مثل هؤلاء القوم فى الحصول على ثقة (محمد على) بدرجة تمكنهم من تنفيذ مشروع القناة .

وقد نتساءل كيف وثق (محمد على) فى بعض السان سيمونيين وعهد إليهم بإدارة بعض المؤسسات مثل (لامبير) الذى ظل فى مصر حتى عام ١٨٥٠ و(بيرون) وغيرهما ، إذا كانت هذه هى حياة السان سيمونيين ، إلا أنه يبدو أن هذا النفر من السان سيمونيين قد نبذوا فكرة الاستمرار فى الانضواء تحت لواء هذه الجماعة وأصبحوا مجرد فرنسيين عاديين دخلوا فى خدمة الحكومة المصرية وانقطعت صلتهم بالجماعة التى حملتهم إلى مصر ، والدليل على ذلك أنه عند ما عاود السان سيمونيون نشاطهم من أجل مشروع توصيل البحرين فى عامى ١٨٤٦ — ١٨٤٧ مثلا فى جمعية دراسات قناة السويس لم يشترك من كان لا يزال فى مصر من السان سيمونيين فى هذه الأبحاث مما يدل على انقطاع صلتهم بماضيهم مع هذه الجماعة ، ويتجلى شعور (محمد على) نحو السان سيمونيين فى تعبيره عن شماتته

---

(١) Ibid, p 422

(٢) Carré . Ecrivains & Voyageurs ... T. I, p 264.

فيهم عند ماعتنق اثنان منهم الإسلام وهما (أورباں) و (ما شيرو) فى أثناء رحلتهم إلى مصر (١٨٣٣ — ١٧٣٦) قائلا « إنه لمن المضحك أن يأتى السان سيمونيون إلى مصر لتحويل المسلمين عن عقيدتهم وها هما اثنان منهم يتحولان إلى الاسلام(١) » .

ويبدو أن السان سيمونيين قد احسوا بأن (محمد على) غير ميال لتنفيذ المشروع على أيديهم ، فاساء الأب (انفانتان) وحمل حكومة مصر تبعة تعطيل مشروع توصيل البحرين . ومنذئذ تخلى (انفانتان) عن تمجيد (محمد على) وحكومته فى أحاديثه كما كان يفعل عند بدء حضوره إلى مصر ، وتعرض (محمد على) لانتقادات عديدة من جانب (انفانتان)(٢) .

فقد كان (انفانتان) عندما هبط أرض مصر يمتدح واليها ويثنى ثناء مستطابا على سياسته وحنكته فى إدارة شئون البلاد ويقول عنه « إنه جمع بين التنظيم العسكرى والتقدم الصناعى على اعتبار أن الكيان الحربى ضرورى لحماية ورسوخ الكيان الصناعى وباعتبار أن التقدم فى الميدانين يجب أن يسير جنباً إلى جنب » . وكان (انفانتان) يمتدح الخطة التى سار عليها (محمد على) للسيطرة على حياة البلاد الاقتصادية والعلمية حيث يقول « وبينما يقوم فى أوروبا صراع بين أرباب الصناعة وأرباب السياسة نجد فى مصر أن السياسة والصناعة فى يد واحدة مما يجنب المجتمع التقلبات الثورية ، ذلك أن (محمد على) قد جمع فى يده مقاليد التجارة والزراعة والصناعه والعلوم والقوات العسكرية فصار فى استطاعته العمل على ترقية عناصر الإصلاح ثم كبح جماح التيارات غير التقدمية فى نفس الوقت(٣) » .

إلا أنه مهما يكن من أمر شعور (محمد على) نحو السان سيمونيين وتصرفاتهم فإن الاختلاف لم يكن مرده إلى عوامل شخصية وإنما يرجع إلى اختلاف وجهة

(١) Lettre d'Enfantin à Algae St Hilaire en 5 Oct 1835, Arsenal 7827 . D'Allemagne, p. 422, Carré T. I, p 266

(٢) D'Allemagne, p 428 , Carré, T. I. p 266

(٣) Carré . T. I, p. 261

نظر السان سيمونيين عن وجهة نظر (محمد على) فيما يختص بطريقة تنفيذ مشروع توصيل البحرين . ذلك أن (محمد على) كان يريد أن يقوم هو بتنفيذ المشروع بإمكانياته ودون الاعتماد على أى شركة أجنبية ودون الاستعانة برءوس أموال من الخارج ، وكل ما كان يطلبه هو الاستعانة ببعض المهندسين الفنيين من الخارج وحتى هؤلاء كان يشترط أن يتلقوا مرتباتهم من الحكومة المصرية باعتبارهم موظفين لديها . أما السان سيمونيون ـ وخاصة عند ما انشئوا جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٦ / ١٨٤٧ — فكان من رأيهم أنه بعد الانتهاء من البحوث الخاصة بالمشروع يعهدون بتنفيذه إلى هيئة من أصحاب رءوس أموال من الأجانب من مختلف الدول الأوربية حيث كانوا يريدون أن يعطوا لمشروع القناة صفة دولية مثلما كونوا جمعية الدراسات وصبغوها بصبغة دولية ، بينما كان (محمد على) يريد المشروع مصرياً خالصاً ولا يترك للدول الأوروبية سوى الجانب السياسى المشروع لتتفق بصدده(١).

٭ ٭ ٭

سياسة انجلتره .

أما عن انجلتره فإنها كانت تعارض فى السر والعلن كل الجهود المبذولة لتوصيل البحرين بقناة مائية ، وقد عرضنا فى الفصل السابق الأسباب التى كانت تدفعها لاتخاذ موقف المعارضة من مشروع القناة ، ولقد (عبر مترنيخ) عن اعتقاده بأن مشروع القناة لن يكتب له النجاح بسبب معارضة انجلتره له لأسباب تجارية ولدوافع سياسيه وعسكرية (٢) .

فقد شهد القرن التاسع عشر ازدياد اهتمام الإنجليز بإحياء طريق السويس البرى باعتباره أقصر الطرق لمواصلاتهم مع الهند بعد أن أصبح طريق الرأس ـ الذى ظلت انجلتره تعتمد عليه فى اتصالها بالهند ـ لا يتناسب مع التقدم الصناعى فى

---

(١) Rapport du Consul de France en 6 Fev. 1847
Husny . Le Canal de Suez ... p 197.

(٢) الوثائق النمساوية Lettre de Metternich à Kubeck en 4 Août 1846.

أوروبا وفى انجلترة على وجه الخصوص ، حيث زادت حاجة انجلترة إلى استيراد القطن من الهند وتصدير المنسوجات القطنية إليها خصوصاً وأنه فى ذلك الوقت بدأ تسيير السفن بالبخار ، وكانت السفن البخارية فى أول عهدها تلائم المسافات القصيرة كالبحر الأحمر والبحر المتوسط أكثر من ملاءمتها للمسافات الطويلة كطريق الرأس ، وازداد اهتمام انجلترة بطريق مصر البرى إثر ما أعلنه الكابتن (تشيزنى) فى عام ١٨٣٠ من أن هناك صعوبات تعترض استخدام طريق الفرات ، وصار طريق مصر يستخدم فى نقل البريد والمسافرين ، ونجح فى ذلك نجاحا كبيراً ، وقد قامت منذ عام ١٨٣٧ شركة (هل Hill & Co.) تحت إشراف شركة الهند الشرقية ، وحصلت من (محمد على) على حق إنشاء محطات على طول الطريق الصحراوى بين القاهرة والسويس ، وأسست هذه الشركة فى عام ١٨٣٨ أول استراحة على هذا الطريق ، وكانت تتقاضى ستة جنيهات عن الرحلة عبر الصحراء بين القاهرة والسويس[1] . ولم يلبث (محمد على) أن نقل الإشراف على هذا الطريق منذ عام ١٨٤٦ إلى (ديوان المرور) الذى كان قد أنشأه منذ عام ١٨٤٥[2] ونجح (ديوان المرور) فى عمله ، وازدهر النقل عبر مصر وصارت الرحلة من (سوث هامبتن) إلى (كلكتا) تستغرق ستة أسابيع عن طريق مصر بدلا من أربعة أشهر حول رأس الرجاء الصالح ، ولذلك ارتفع عدد المسافرين عبر الطريق البرى ، وكان نجاح الطريق البرى فى نقل البريد والمسافرين دافعاً لتفكير الإنجليز جدياً فى إنشاء خط حديدى بين القاهرة والسويس .

وهكذا كانت انجلترة وفرنسا متفقتين فيما يختص بضرورة إيجاد اتصال سريع بين أوروبا والشرق ، وكذلك فيما يتصل بالفوائد التى سوف تعود على التجارة من وراء ذلك ، إلا أن الدولتين اختلفتا فى الوسيلة التى كانت كل منهما ترى أنها تحقق هذا الهدف ، فانجلترة وهى صاحبة التفوق فى المحيطين الأطلسى والهندى ترغب دائماً فى أن يكون الاتصال عبر برزخ السويس اتصالا برياً أى

---

(١) Cosson Hist of the Egyptian Overland Route, E.S.R. Magazine Vol II, No 2, Feb. 1933, p. 8.

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٧٠

Merruau L'Egypte Contemporaine, p. 97.

بواسطة خط حديدى حيث كانت تعتقد أن القناة عبر برزخ السويس سوف تجعل ممتلكاتها فى الهند تحت رحمة الدول الأخرى وتهديدها ، كما تعرض تجارتها الشرقية لمنافسة دول البحر المتوسط ، بينما كانت فرنسا ترى أن شق قناة بين البحرين هو الحل الوحيد للمشكلة(١) ، ولذلك أخذت انجلترة تعارض بشدة مشروع توصيل البحرين بقناة مائية .

وقد اتضحت لنا وجهة نظر انجلتره إزاء توصيل البحرين أثناء نشاط بعثات جمعية دراسات قناة السويس فى مصر خلال عام ١٨٤٧ ومحاولة الحكومة الإنجليزية الايعاز (لمحمد على) بتفضيل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة خشية حصول فرنسا — بعد حفر القناة — على تسهيلات حربية عظيمة باقترابها من الهند أكثر من انجلتره(٢) ، وخشية أن يؤدى حفر القناة إلى سوء العلاقات بين الدول الأوروبية بسبب اختلاف وجهات نظرها إزاء الدولة العثمانية(٣) .

ولم تقنع انجلتره بمساعيها لدى (محمد على) للحيلولة دون تنفيذ مشروع القناة ومحاولة إقناعه بتفضيل مشروع الخط الحديدى بل انها اتجهت أيضاً إلى حكومة الباب العالى ، ففى ٣ يوليو ١٨٤٨ أخطر (سير ستراتفورد كاننج دى ردكليف (Stratford Canning de Redcliffe سفير انجلتره فى الآستانه حكومته بمساعيه لدى (رشيد باشا) الصدر الأعظم لكى يبلغ (محمد على) أن حكومة الباب العالى تفضل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة(٤) . وقد رد (رشيد باشا) على السفير الانجليزى بأن (كامل باشا) زوج ابنه (محمد على) وكان قد عاد أخيراً من القاهرة إلى الآستانة — أبلغه باسم (محمد على) أن دولا عديدة تلح عليه لحفر القناة سواء على نفقته أو أن تقوم بحفرها شركة أجنبية تتكون لهذا الغرض ، وأن (محمد على) عارض بشده المقترحات الخاصة بالشركة الأجنبية

---

(١) Sammarco, A Precis T IV p 54,
Mazuel L'Oeuvre Geogr. . p. 319

(٢) F O From Palmerston to Murray on 27th. May 1847
Husny . p 207-208.

(٣) Hoskins British Routes ... p. 296.

(٤) Husny ... p 209.

حيث أن فى نيته أن يقوم هو بتنفيذ المشروع عند ما تحين الفرصة . ولكى يطمئن الصدر الأعظم السفير الإنجليزى أبلغه أن (محمد على) لن يتمكن من حفر القناة قبل مضى عدة سنوات وأنه لن يقدم على حفرها إلا بعد أن يحصل على موافقة الحكومة العثمانية ، وأكد (رشيد باشا) للسفير أنه سوف ينتهز كل فرصة ليقنع (محمد على) بتفضيل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة .

وقد ارتاح (بالمرستون Palmerston) لهذه الأخبار ، وأزداد ارتياحه عند ما علم من السفير الإنجليزى فى ٣١ يوليو ١٨٤٧ أن الصدر الأعظم أبلغه أن القناة لن تحفر أبداً . وكذلك عند ما علم السفير الإنجليزى فى الآستانة أن حكومة الباب العالى سوف توفد (سوكت بك) السكرتير الخاص للسلطان فى مهمة إلى مصر أسرع (كاننج) يذكر (رشيد باشا) بعهوده بخصوص القناة والخط الحديدى وطلب منه أن ينتهز الفرصة ويكرر مساعيه لدى (محمد على) لتفضيل الخط الحديدى على القناة ، فأكد (رشيد باشا) للسفير أن تعليمات فى هذا الخصوص قد أعطيت (لشوكت بك) ، وبعد أن عاد المبعوث أرسل السفير الإنجليزى فى ١٧ أكتوبر ١٨٤٧ إلى حكومته — وإن تنادأ إلى ما ذكره له (رشيد باشا) — أن والى مصر لا يميل إلى مشروع القناة ولا إلى مشروع الخط الحديدى(١) .

وقد كان هذا الموقف المعارض من جانب انجلترة إزاء مشروع توصيل البحرين بقناة مائية سبباً فى تخوف (محمد على) وتردده فى تنفيذ المشروع ، فقد كان يخشى أن تسعى انجلترة — بعد حفر القناة واتضاح أهميتها وخطورتها بالنسبة لمصالحها السياسية والتجارية — إلى بسط سيطرتها على البلاد حتى تكون القناة فى قبضتها ، مثلما كانت روسيا تسعى للسيطرة على المضايق ، ومثلما حاولت انجلترة ذاتها من قبل السيطرة على الطريق البرى عبر مصر عند ما اقترحت انشاء محطات عسكرية على طول الطريق الصحراوى بدعوى حماية قوافل التجارة عبر الصحراء (٢).

* * *

(١) F. O. from Canning to Palmerston on 17th Oct 1847
Husny ... p. 210.

(٢) Labat . L'Egypte Ancienne et Moderne, p. 233-4

مسئولية النمسا عن تعطيل المشروع :

ولم يكن تعطيل مشروعات جمعية دراسات قناة السويس فى عهد (محمد على) يرجع فقط إلى موقف انجلترة وهى الدولة التى كانت تعارض بشدة حفر قناة بين البحرين بل إن النمسا بسياستها فى ذلك الوقت تعتبر كذلك مسئولة عن عدم تنفيذ المشروع فى عهد (محمد على) رغم أن النمسا كانت مهتمة بأن يخرج المشروع إلى حيز التنفيذ إلا أن الطريقة التى كانت ترى الحكومة النمساوية أن يتم بها تنفيذ المشروع كانت سبباً فى نفور (محمد على) وتخوفه من تنفيذه . حقاً لقد كانت النمسا تسعى جاهدة منذ مدة طويلة من أجل تنفيذ مشروع القناة ، وقد أعلن (مترنيخ) نفسه أنه يعتقد أن القناة حدث عالمى فى المرتبة الأولى واعتبرها إحدى الخطوات الهامة فى طريق التقدم والرقى ، وأعلن أنه لن يدخر وسعاً فى سبيل إقناع (محمد على) بحفر القناة وتذليل الصعوبات التى تعترض المشروع(١)

وعندما بدا أن (محمد على) متردد فى تأييد مشروع القناة — لتخوفه من من المعارضة الإنجليزية ومفضلا مشروع القناطر على ماعداه — بذل القنصل النمساوى فى مصر (لاورين Laurin)— بناء على طلب حكومته — عدة محاولات لإقناع (محمد على) بأن عظمته وفائدته تتمثل فى مشروع توصيل البحرين وأنه يستطيع بناء القناطر من إيرادات القناة(٢) . كما حاول (لاورين) تهدئة مخاوف (محمد على) من احتلال انجلترة لمصر نتيجة حفر القناة فأكد له أن القناة بعد حفرها سوف تكون ضماناً لبقاء أسرته فى حكم مصر لأن الدول الأوروبية جميعاً ستكون صاحبة مصلحة فى ألا يقع هذا الطريق التجارى الهام فى يد دولة من الدول وأن القناة لن تكون أقل أهمية من المضايق(٣) .

ومع ذلك فإن الطريقة التى كانت ترى النمسا أنه على أساسها يمكن تنفيذ

---

(١) الوثائق النمساوية de Metternich à Kubeck, Hofkammer Praesident de Vienne le 28 Avril 1843

(٢) الوثائق النمساوية
Lettere de Laurin à Metternich le 1er Fev. 1843

(٣) Rapport de Fiquelmont Le Canal de Suez Appendix, p. 310-319.

مشروع القناة أخافت (محمد على) وردته عن تنفيذه ، وقد شرح (فيكلمونت Fiquelmont) فى تقريره الذى رفعه إلى (مترنيخ) فى ٢ مارس ١٨٤٣ أسس سياسة النمسا إزاء مشروع القناة ، وتقوم هذه السياسة على اعتبار (محمد على) شخصية ضعيفة فى المجال الدولى وليست الدول ملزمة باحترام كيانه كما هو الحال بالنسبة للدولة العثمانية ، ولذلك كان من رأى ساسة النمسا وعلى رأسهم (مترنيخ) أن ترك مشروع القناة فى أيد «ضعيفة سياسياً» مثل (محمدعلى) من شأنه أن يعرض المشروع للخطر ، ولذلك كان (مترنيخ) يطالب بأن يضفى على المشروع صفة (عثمانية) لأنه ما دامت الدول الأوروبية متفقة على احترام كيان الدولة العثمانية وسيادتها فإن هذا من شأنه أن يضمن نجاح المشروع ويهدىء المخاوف إزاء مستقبله[1] . ولذلك كان من رأى (مترنيخ) أن ينفذ مشروع القناة باسم السلطان العثمانى وألا تكون الأرباح كلها من نصيب (محمد على) وإنما ينال جزءاً منها فقط يتفق عليه مع السلطان ، وذلك لأن النمسا كانت تخشى أن يؤدى حفر القناة وازدياد أهمية مصر بالنسبة لامبراطورية انجلترة فى الهند إلى أن تسعى انجلترة لاحتلال مصر ، كما كان (مترنيخ) يخشى أن يؤدى حفر القناة إلى أن يشعر (محمد على) بقوته فيزيد من مظاهر استقلاله عن الباب الباب العالى .

وتنفيذاً لسياسة الحكومة النمساوية طلب (مترنيخ) من (لاورين) فى ٦ أغسطس ١٨٤٤ أن يعرض على (محمد على) سراً مقترحاته الخاصة بالضمانات التى كان (محمد على) يطلبها من أجل موافقته على تنفيذ مشروع القناة ، وتضمنت مقترحات (مترنيخ) وجوب عقد معاهدة دولية تضمن حماية القناة على أن يئول جزء من الدخل إلى الحكومة العثمانية حتى يصبح لها اهتمام مباشر بالمشروع الذى يجب الاعتراف بسيادة الباب العالى عليه لأن ذلك — كما رأى (مترنيخ) — ضرورى لكى يوافق الدول على الضمانات[2] .

وكانت النمسا تبرر موقفها هذا بأن مشروع القناة يختلف كل الاختلاف عن

---

(١) Rappoit de Fiquelmont, Husny p. 310-319

(٢) الوثائق النمساوية Lettre de Metternich à Laurin en 6 Août 1844

المشروعات الأخرى التى ينفذها (محمد على) فى مصر ، لأن المشروعات الأخرى لا تمس مصالح الدول الأجنبية بينما القناة التى تربط البحار الشرقية بالبحر المتوسط ستكون ممراً للدول البحرية ، ولذلك فانه يجب الاحتراس وحماية هذا الممر المائى من الأطماع ، ومن ثم يجب اتفاق الدول مع الباب العالى صاحب السيادة على مصر ، وكانت النمسا تعتبر أن الحكومة العثمانية وحدها هى التى تستطيع معالجة مثل هذه الأمور الهامة(١) .

إلا أن القنصل النمساوى (لاورين) عندما تحدث مع (محمد على) بشأن مقترحات (مترنيخ) هذه استبعد مسألة تدخل الباب العالى ، وقد رحب (محمد على) بهذه الضمانات التى عرضها (مترنيخ) وأعلن للقنصل النمساوى أنه ليس له سوى رغبتين يريد تحقيقهما فى حياته وهما القناة وقناطر النيل ، وعبر (محمد على) لقنصل النمسا خلال هذا الحديث عن كراهيته الشديدة لأى تدخل من جانب الحكومة العثمانية فى تنفيذ المشروع ، وعلى هذا اعتبر (لاورين) إن سياسة النمسا وإصرارها على وجوب تدخل الباب العالى كفيلة بفشل المشروع(٢) . ولقد قدر (فيكلمونت) نفسه ـ فى تقريره السابق ذكره ـ أن فكرة اشتراك أحد ـ يقصد السلطان العثمانى ـ مع (محمد على) فى المجد والأرباح التى ستعود من وراء حفر القناة سوف يؤدى إلى فتور همة (محمد على) وهو الوحيدالذى يمكن بمعونته أن يصل المشروع إلى نهايته ، بينما لا يملك السلطان العثمانى فى مصر أية سلطة إدارية ولا الوسائل الضرورية التى يمكن بها تنفيذ الأعمال التى يتطلبها المشروع .

وقد سببت هذه السياسة من جانب النمسا إنزعاجا (لمحمد على) لأنه ـ كما جاء فى تقرير للقنصل الفرنسى فى مصر فى ٢٨مارس ١٨٤٧ ـ سوف يصبح بسبب سياسة النمسا هذه مجرد وال كبقية الولاة التابعين للدولة العثمانية(٣) .

---

(١) Husny : Le Canal de Suez ... p. 201

(٢) الوثائق النمساوية Lettre de Laurin à Metternich · ZL 21918 d'Alexandrie en 10 Sept. 1844.

(٣) Husny Le Canal de Suez, p. 201.

ونجد مصداقا لانزعاج (محمد على) من سياسة النمسا ما عبر عنه لقنصل فرنسا عند وصول التعبئة النمساوية بقوله إن مشروع القناة سوف يؤدى إلى متاعب يخشاها ويحاول دائماً أن يتجنبها ، وأشار (محمد على) إلى سياسة النمسا إزاء المشروع ، وأعلن أنه ليس فقط يمتنع عن الموافقة على تنفيذ المشروع بالشكل التى تريده النمسا ، بل إنه يقاومه ويعارضه بكل ما أوتى من قوة ، لأنه لا يريد أن يكون المشروع فى أيدى غيره ، وأعلن الباشا للقنصل الفرنسى أنه إذا خيرته الدول بين أمرين : التنازل عن الحكم أو التخلى عن تمسكه بضرورة قيامه هو بتنفيذ المشروع ثم الإشراف عليه فانه يفضل التنازل عن الحكم[1] . وأعلن (محمدعلى) أنه يترك للدول الاتفاق على الناحية السياسية فقط للمشروع ، أما التنفيذ والإشراف على القناة بعد حفرها فانه لا يقبل مطلقاً أى تدخل من الخارج ، واعتبر الباشا أن النمسا سياستها هذه إنما تضمر له الشر .

موقف الحكومة العثمانية :

وقد كان مشروع توصيل البحرين محل اعتراض الحكومة العثمانية لانها – كما يقول (ليمان) – كانت تخشى أن يؤدى حفر القناة إلى زيادة ثروة والى مصر وقوته واستقلاله ، ومن ثم كانت الحكومة العثمانية تشترط حصولها على نصيب من أرباح المشروع ، وألا يقوم بتنفيذه أجانب ، كما كانت تشترط احتلال قوات عثمانية لطرفى القناة خشية استقلال مصر إذا ما شقت قناة تفصل بينها وبين بقية أقاليم الدولة العثمانية[2] ، ولقد كان من المستحيل أن يوافق (محمد على) على مطالب الحكومة العثمانية .

موقف محمد على :

قد يبدو عجيباً أن تكون سياسة (محمد على) سبباً فى تعطيل تنفيذ مشروع توصيل البحرين مع أنه كان يهتم بالمشروعات العظيمة التى تعود على مصر بالنفع

---

(١) de Consul de France en 16 Avril 1847 . Husny p. 204-205

(٢) Lettre de Linant de Bellefonds à Quinsones en 6 Août 1843 Mazuel ... p 318

وتضفى عليه وعلى حكمه العظمة والمجد . كان (محمد على) فى واقع الأمر لايعارض فكرة حفر قناة بين البحرين لتسهيل سبل الاتصال بين الشرق والغرب ، فقد كان يؤمن بأهمية مثل هذه القناة وفائدتها بدليل نشاط الأبحاث والدراسات المتصلة بالمشروع فى عهده ، وبخاصة أبحاث (لينان دى بلفون) وأبحاث جمعية دراسات قناة السويس . وقد أكد القنصل النمساوى (لاورين) أن (محمد على) كان يؤمن بالفوائد السياسية والاقتصادية التى سوف تعود من وراء شق قناة بين البحرين وأنه لذلك عهد إلى مهندسه (لينان) بدراسه المشروع ، كما أعطى للقنصل النمساوى نسخة من مشروع (لينان) المباشر أرسلها (لاورين) إلى (مترنيخ) فى ٢٤ ديسمبر ١٨٤٢ (١) .

وقد كانت هناك عوامل تدعو (محمد على) إلى الاهتمام بتنفيذ المشروع ، ذلك أنه كان يخشى ما يترتب على مرور الأجانب وتجارتهم فى قلب البلاد باستخدام الطريق البرى الذى أحدث حركة المرور تزداد فيه على مر الأيام ، فكان (محمد على) يريد أن ينقل المرور بين الشرق والغرب إلى حدود البلاد وأطرافها بدلا من أن يخترق قلب البلاد (٢) . كما كان (محمد على) يرى فى تنفيذ المشروع وسيلة تساعده على تخفيف روابط التبعية للدولة العثمانية (٣) . إذ كان يرى أن مشروع القناة فى برزخ السويس سوف يضفى على جهوده فى مصر عوامل القوة والاستقرار بربط المصالح المصرية الخالصة بالمصالح الدولية المشتركة بين الدول الأوروبية وعلى الأخص الدول المطلة على البحر المتوسط ، وعلى أساس هذا الاعتقاد كان الباشا مرتاحاً لتقدم البحوث المتصلة بالمشروع بحيث أصبح تنفيذ المشروع لا يقف فى طريقه عائق يذكر من الناحية الهندسية (٤) .

---

(١) الوثائق النمساوية : Regis Fach I3, piece-jointe à la lettre de Laurin à Metternich en 24 Dec 1842

(٢) الوثائق النمساوية : Lettre de Laurin à Metternich en 16 Mai et 6 Août 1844.

(٣) Mazuel, p. 318.

(٤) Husny Le Canal de Suez ... p 198

إلا أن (محمد على) رغم إيمانه بفائدة القناة كان يفضل عليها مشروع القناطر لأن هذا المشروع الأخير يعود بالنفع على مصر ذاتها وهو ضرورى لرخائها . ويرجع تردد (محمد على) فى الموافقة على تنفيذ مشروع القناة حتى وفاته عام ١٨٤٩ إلى أن الآراء لم تستقر بشأن أفضل الطرق لتحقيق الاتصال بين البحرين ، ولم يستطع المختصون أن يخرجوا مشروعاً كاملا لتوصيل البحرين بحيث يكون خالياً من النقائص ، ولم يستقر الفنيون سواء أكان ذلك فى مصر أم فى أوروبا على مشروع نهائى ، وحتى مشروع (لينان) رغم أنه كان أول مشروع مباشر لكنه كان يقوم على أساس وجود اختلاف بين مستوى البحرين ، ولم يكن هناك من يعتقد بإمكان تنفيذه فى ظل هذا الاعتقاد الخاطىء ، وفى نفس الوقت لم يكن (محمد على) يميل لتوصيل البحرين بقناة غير مباشرة لأن هذه من شأنها أن تفتح قلب البلاد لسفن الدول الأجنبية مما يثير المخاوف فى نفسه(١)، وهى نفس المخاوف التى جعلته يخشى ازدياد حركة المرور فى الطريق البرى ، ومن ثم فإن (محمد على) — كما يقول القنصل النمساوى — كان يفضل أن تكون القناة بين البحرين مستقيمة تخترق أطراف البلاد (٢) .

وإلى جانب ذلك فإن موقف انجلترا المعارض لمشروع القناة جعل (محمد على) يتردد فى تنفيذه خشية احتلال انجلترا لمصر ، ولم تفلح محاولات النمسا لتهدئة مخاوف (محمد على) فى هذه الناحية ، وقد كانت هذه المخاوف سبباً فى تمسك (محمد على) بضرورة الحصول سلفاً وقبل حفر القناة على ضمانات كافية تؤكد ملكية القناة له ولخلفائه من بعده ، وتعطى له الحق فى فرض رسوم على الملاحة فى القناة تفى بنفقات الحفر والصيانة (٣) .

---

(١) Ritt . Hist. de l'Isthme de Suez,

St. Hilaire, B. Lettres sur l'Egypte, p 8—9.

(٢) الوثائق النمساوية :

Lettre de Laurin à Metternich en 16 Mai 1844.

(٣) الوثائق النمساويه :

Lettre de Laurin à Metternich en 19 Mai 1844.

وقد كانت الضمانات التى طالب بها (محمد على) موضع تأييد (مترنيخ) الذى اعتبر — كما جاء بتعليماته إلى القنصل (لاورين) فى ٦ أغسطس ١٨٤٤ — أن القناة سوف تصبح بعد إنشائها ضماناً لأسرة محمد على فى الحكم لأن الدول سوف تسعى للحيلولة دون وقوع هذا الممر المائى تحت سيطرة دولة ما ، شأنه فى ذلك شأن المضايق التى عقدت بخصوصها إتفاقية دولية فى عام ١٨٤٤ وهى الاتفاقية التى لم يكن (مترنيخ) يرى بأساً من وضع مثلها لقناة السويس تضمن الدول بمقتضاها حماية القناة من أى اعتداء (١) .

ولذلك رأينا فى الفصل الرابع كيف أن مندوب جمعية ليبزج طالب — بعد التقائه (بمحمد على) فى عام ١٨٤٥ — بوضع مشروع القناة بين أيدى الملوك والحكومات الأوروبية للاتفاق بصدده قبل مطالبة (محمد على) بتنفيذه حيث أن (محمد على) أعلن لهذا المندوب أنه « إذا اتفقت الدول الأوروبية بشأن القناة فإنى على استعداد لتنفيذ المشروع حتى ولو تطلب ذلك استخدام جيشى » .

وعندما حضرت الشعبة النمساوية من جمعية دراسات قناة السويس إلى مصر فى عام ١٨٤٧ أكد (محمد على) لسكرتير الشعبة ويدعى (جاسنوجر Jassnuger) ضرورة حصوله على الضمانات قبل إقدامه على تنفيذ المشروع ، وهذه الضمانات تنحصر فى قيامه هو بتنفيذ المشروع من أمواله عندما يحين الوقت المناسب ، فهو الذى يدفع مكافآت المهندسين الأجانب الذين سوف يستعين بهم ، وأنه لا يوافق مطلقاً على منح أية شركة امتياز حفر القناة مهما كان المبلغ الذى تعرضه هذه الشركة مقابل منحها الامتياز ، فلديه كل الوسائل التى تمكنه من تنفيذ المشروع دون معونة أجنبية (٢) . هذا إلى جانب ضرورة حصوله سلفاً على ضمان من الدول بأن تظل القناة ملكا لمصر ، وأن تتمتع بالحياد فلا تحاول

---

(١) الوثائق النمساوية Lettre de Metternich à Laurin en 6 Août 1844 .

(٢) Husny : Le Canal de Suez ... P. 199-200 .

أية دولة من الدول الحصول على امتياز ما فى هذا الممر المائى(١) . وقد كان (محمد على) فى اشتراطه القيام هو بتنفيذ المشروع يختلف عن السان سيمونيين الذين كانوا يعطون المشروع صفة دولية ويريدون اشتراك الدول الأوروبية فى تنفيذه .

إلا أنه كان من الصعب الحصول على إجماع الدول الأوروبية على وجهة نظر (محمد على) واتفاقها بشأن الضمانات التى طلبها طالما أن انجلتره كانت تعارض مشروع القناة من أساسه .

وإزاء ذلك ، ونظراً لألحاح كل من فرنسا والنمسا من أجل تنفيذ مشروع القناة ، وإلحاح انجلتره لتنفيذ مشروع الخط الحديدى إلى السويس لجأ (محمد على) — كما جاء فى برقية قنصل فرنسا فى ٦ ديسمبر ١٨٤٧ — إلى معارضة كل من المشروعين بالآخر ، فكان يستند إلى معارضة انجلتره فى عدم تنفيذ مشروع القناة ، ويعتمد على فرنسا والنمسا لعرقلة مشروع الخط الحديدى (٢) .

ولم يلبث (محمد على) أن اضطرته ظروفه الصحية إلى التنازل عن الحكم فى يناير ١٨٤٨ لابنه إبراهيم الذى توفى فى نوفمبر من نفس السنة وأصبح (عباس) والياً على مصر بعد وفاة جده ، وقد شهد عهد (عباس) تحولا هاماً إزاء مشروعى القناة والخط الحديدى .

* * *

(١) ساماركو : الحقيقة فى مسألة قناة السويس — ترجمة طه فوزى ص ٢٨ ، Mazuel .. P. 322.

(٢) Shukry Kh Ismail and Slavery in the Sudan, P. 15.
Husny : Le Canal de Suez . P. 211.

(عباس ' وأزمة التنظيمات وتنفيذ مشروع الخط الحديدى :

ولقد استمرت مشروعات جمعية دراسات قناة السويس معطلة عندما آل حكم مصر إلى (عباس الأول) فى أغسطس عام ١٨٤٩ إذ أتيحت الفرصة المشروع الانجليزى لمد خط حديدى إلى السويس أن يتقدم ويصبح مفضلا على المشروع الفرنسى لتوصيل البحرين بقناة مائية ، على الرغم من أن (عباس) فى بداية حكمه كان يعارض تغلب أى نفوذ أجنبى فى مصر سواء أكان إنجليزياً أم فرنسياً (١) . ويتجلى هذا عندما كانت انجلترا تسعى لإنشاء خط حديدى بين القاهرة والسويس لتسهيل نقل التجارة والبريد مع الهند عبر الطريق البرى وحضر إلى مصر فى مارس عام ١٨٤٩ - فى حياة (محمد على) - بعض مديرى شركة (P. & O.) وقدمهم القنصل الإنجليزى(مرى Murray) إلى (عباس) - لمرض (محمدعلى) - فاقترحوا عليه إنشاء الخط الحديدى إلا أنه رفض (٢) .

ومع ذلك فقد أخذ عباس يميل نحو انجلترا ، وتؤكد الرسائل التى كان يبعث بها قناصل الدول الأوروبية إلى حكوماتهم فى ذلك الوقت انهيار النفوذ الفرنسى وازدياد النفوذ الانجليزى فىعهد (عباس) ، فقد كتب قنصل سردينيا يصف كيف انهار ذلك النفوذ الكبير الذى كانت تتمتع به فرنسا وحدها فى البلاد عن طريق ممثليها الدبلوماسيين والموظفين الفرنسيين الذين كانوا فى خدمة الحكومة المصرية بينما أصبحت المصالح الانجليزية فى مركز أفضل مما كانت عليه من قبل (٣) . وقد أكد ذلك قناصل الدول الأخرى كقنصل النمسا (٤) ، وقنصل فرنسا . ويرجع هذا التحول فى سياسة (عباس) إلى الظروف التى أحاطت به والنزاع الذى نشب بينه وبين حكومة الباب العالى بسبب التنظيمات العثمانية .

---

(١) Shukry : Kh Ismail .., P. 15.

(٢) الوثائق النمساوية Fach. B., No. 308 de Laurin à Schwarzenberg d'Alex. en 17 Mars 1849.

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٣٣ .

(٣) Sammarco : Precis ··· T. IV, P 11.

(٤) الوثائق النمساوية Lettre de Huber d'Alexandrie en 23 Mai et 24 Sept 1850.

ورغم أن الحكومة العثمانية أصدرت هذه التنظيمات فى نوفمبر ١٨٣٩ وأبلغتها إلى (محمد على) فى ٦ ديسمبر ١٨٣٩ إلا أنه نجح فى التملص من تطبيقها فى مصر، وعندما تولى (عباس) الحكم كانت فرنسا تتمتع بالنفوذ الأعلى فى مصر منذ أواخر عهد (محمد على) ، فعمل (عباس) على مكافحة النفوذ الفرنسى خشية خضوع البلاد للحماية الفرنسية ، فاستاءت فرنسا وانضمت إلى أعداء (عباس) من أفراد الأسرة فى تشويه سمعته والكيد له لدى الحكومة العثمانية ومحاولة إقصائه عن الولاية . ولما كانت الدولة العثمانية تحاول انتهاز الفرص لإلغاء الامتيازات التى حصلت عليها مصر بمقتضى فرمانات عام ١٨٤١ فقد انتهزت هذه الفرصة لإعادة مصر ولاية عادية لا تمتاز عن بقية الولايات الخاضعة للدولة العثمانية ، فطالبت (عباس) منذ مارس عام ١٨٥٠ بتطبيق التنظيمات العثمانية بحذافيرها فى ولايته[1] .

ولما كان تطبيق هذه التنظيمات دون تعديل يتعارض مع حقوق الحكومة الوراثية كما رسمها فرمان فبراير ١٨٤١ وضمنتها الدول الأوروبية ، كما لا يتفق مع ظروف مصر وأحوالها ، فقد وقف (عباس) موقف المعارضة الشديدة من تطبيق التنظيمات دون تعديل حتى لقد أصبح فى نظر البعض ـ بسبب موقفه هذا ـ المدافع عن استقلال مصر [2] .

ورأى (عباس) أن يتجه إلى الاستعانة بالدول الأوروبية لشد أزره وتأييده فى أزمة التنظيمات . [3] . ولما كانت فرنسا تحقد على (عباس) جهوده فى القضاء على نفوذها فى مصر فإنها لم تهب لنجدته فى موقفه ولم يستطع (نوبار) بعد مباحثاته مع قنصل فرنسا فى الاسكندرية (ليموان Lemoin) أو سفيرها فى الآستانة (أوبيك Aupick) أن يقنع فرنسا بتأييد (عباس) فى صراعه ضد الباب العالى [4] . وإزاء ذلك اضطر (عباس) إلى الاتجاه شطر انجلترة للاستعانة بها

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٢٩ ـ ٣١ .

(٢) Sabry L'Empire Egyptien sous Ismail, P. 23-24, Sammarco precis ... T. IV, P. 15.

(٣) Shukry Kh. Ismail ... P 17.

(٤) Memoire de Nubar au Duc de Morny

Sabry . L'Empire Egyptien sous Ismail, P. 275,

فى نزاعه ضد السلطان (١) .

ولم تكن الحكومة الانجليزية متحمسه ـ فى بادىء الأمر ـ لتأييد (عباس) فى موقفه على اعتبار أن التنظيمات العثمانية تنطوى على إصلاحات مفيدة ولا يتعارض تطبيقها مع مبدأ الحكم الوراثى ، خصوصاً وأن (عباس) كان يعارض تنفيذ مشروع الخط الحديدى الذى تهتم به إنجلترة . ولذلك فقد رأى (عباس) ـ من أجل الحصول على تأييد إنجلترة له فى مسألة التنظيمات ـ ضرورة دفع الثمن الذى يرضى إنجلترة وهو الموافقة على مد الخط الحديدى ، فأرسل سكرتيره (نوبار) فى عام ١٨٥١ إلى لندن لمفاوضة الحكومة الانجليزية فى إمكان الحصول على تأييدها للحيولة دون تطبيق التنظيمات فى مصر بل وأكثر من ذلك لتعديل نظام الوراثة فيها (٢) .

ومنذ ١٦ فبراير ١٨٥١ استطاع (عباس) أن يصل إلى اتفاق مع القنصل الانجليزى (مرى) على أساس تدخل إنجلترة لدى الباب العالى المحافظة على حقوق (عباس) ، على أن يدخل والى مصر فى مفاوضات مع المهندس الانجليزى (روبرت استفنسون) بخصوص مد الخط الحديدى ، وأن يعمل (عباس) على تشجيع التجارة الإنجليزيه وتأمين مواصلات إنجلترة مع الهند (٣) .

وقد كانت انجلترة فى بادىء الأمر ترى البدء بمد الخط الحديدى بين القاهرة والسويس ، إلا أنها لم تلبث أن وجدت أن مد الخط الحديدى عبر منطقة صحراوية وخارج المناطق المأهولة فى مصر يجعل من الواضح أن انجلترة وحدها هى التى سوف تستفيد من هذا الخط وأن مصر لن تستفيد منه بقدر ما سوف تستفيده انجلترة ، ولذلك ـ ولكى تقضى على المعارضة التى قد توجه لمشروع الخط الحديدى

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى مصر والسودان ص ٣٣ ، Cosson : Further Notes on the early Hist. of the Egyptian Railway, E. S. R. Magazine, Vol. II, No 6, June 1933, P.23

(٢) Sabry, Op. Cit. P. 25.

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : المرجع السابق ص ٣٥ .

بأنه سيكون عديم الفائدة بالنسبة لمصر ـ وررت انجلتره البدء بتنفيذ ذلك الجزء الواقع بين الاسكندرية والقاهرة على اعتبار أن مثل هذا الخط سوف يخدم مصالح مصر ذاتها لأنه يخترق الأراضى الزراعية المأهولة فى مصر ، وفى نفس الوقت سوف تستفيد منه انجلتره على أن يمتد الخط بعد ذلك إلى السويس (١) .

ومن أجل تنفيذ مشروع الخط الحديدى جاء إلى مصر منذ أواخر عام ١٨٥٠ (روبرت استيفنسون) المهندس الانجليزى وعضو جمعية دراسات قناة السويس ، وقد تضاربت الأقوال فى تفسير حضور (استيفنسون) إلى مصر فاعتقد القنصل الفرنسى أنه استدعى إلى مصر لابداء الرأى فى بعض المشروعات (٢) دون أن يحدد القنصل ماهية هذه المشروعات ، بينما اعتقد البعض الآخر أن (استيفنسون) بحكم ارتباطه بجمعية دراسات قناة السويس ومشروعهم لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر بقناة مائية فإن حضوره إلى مصر مرتبط بهذا المشروع . إلا أن الخطاب الذى وجهه الأب (انفانتان) إلى زميله (دوفور فيرونس) عضو جمعية الدراسات فى ليبزج فى ١٢ مايو ١٨٥١ يوضح السبب الحقيقى لرحلة (استيفنسون) إلى مصر إذ يذكر (انفانتان) أن لديه من الأدلة ما يجعله يعتقد أن ما أشيع عن رحلة (استيفنسون) أمر حقيقى ، أى أنه يعمل على تنفيذ مشروع الخط الحديدى والقضاء على مشروع القناة ، أى أنه يعمل ضد ما اتفقنا عليه عندما أنشأنا جمعية دراسات قناة السويس التى كان عضواً فيها . وقد طالب (أنفانتان) (استيفنسون) بأنه إذا كان يعتقد أن مشروع الخط الحديدى لا يضر ولا يعرقل مشروع القناة كما يدعى فعلى (استيفنسون) أن يشرك جمعية دراسات قناة السويس فى الفوائد التى سوف يدرها مشروع الخط الحديدى وذلك لتمويل بحوث الجمعية من أجل شق قناة مائية بين البحرين (٣) .

---

(١) Merruau : L'Egypte Contemporaine, P 99, Husny; P. 216.

(٢) Husny, P. 215.

(٣) Lettre d'Enfantin à Dufour Feronce en 12 Mai 1851 : Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII,P. 182

ولم يلبث (عباس) أن أبرم فى ١٨ يوليو ١٥٨١ - وبدون تلقى موافقة السلطان - عقداً مع (روبرت استيفنسون) لإنشاء خط حديدى بين الاسكندرية والقاهرة على أن تقدم مصر المال والرجال أما المعدات فقد تقرر جلبها من انجلتره .

وقد اعترض الباب العالى بشدة فى ٤ سبتمبر عام ١٨٥١ على هذا الاتفاق واتهم (عباس) بمحاولة الاستقلال والانفصال عن الدولة ، واتخذت الحكومتان الإنجليزية والفرنسية موقفين متعارضين فى مساعيهما الدبلوماسية فى الآستانة ، إذ بينما نرى الحكومة الإنجليزية أنه ليس من الضرورى الحصول على موافقة السلطان لتنفيذ مشروع الخط الحديدى فان فرنسا كانت تشجع السلطان على التمسك بعدم تنفيذ المشروع طالما لم تصدر موافقته عليه ، وهكذا تغير موقف كل من انجلتره وفرنسا إزاء مصر فانجلتره التى كانت تسير على سياسة مساندة الباب العالى لإحكام روابط تبعية مصر للدولة العثمانية أصبحت الآن تؤيد تنفيذ مشروع الخط الحديدى دون طلب موافقة الحكومة العثمانية ، بينما فرنسا التى أوشكت فى عام ١٨٤٠ أن تخوض غمار حرب ضد أوروبا من أجل تدعيم استقلال مصر تطالب الآن (١٨٥١) بإحكام روابط تبعيتها للسلطان العثمانى وتعارض تنفيذ مشروع الخط الحديدى بدعوى عدم الحصول على موافقة السلطان[1] .

إلا أنه بفضل تدخل الحكومة الإنجليزية ومساعى سفيرها فى الآستانة أصدرت الحكومة العثمانية فى أكتوبر عام ١٨٥١ فرماناً يتضمن التصريح بتنفيذ مشروع الخط الحديدى بشرط أن تقوم بذلك الحكومة المصرية ذاتها لا أية شركة ، وألا تفرض ضرائب جديدة أو تعقد قروض أجنبية بسببه ، وألا يسخر

---

(١) الوثائق النمساويه Affaires Politiques, No. I73 de Count Buol à Schwarzenberg, de Londre en 2 Oct. 1851.

الأهالى فى إنشاء الخط(١) ، وصدرت الأوامر للمهندسين الإنجليز تحت إشراف (استيفنسون) ببدء العمل فى الخط الحديدى .

وأعرب (انفانتان) فى أكتوبر عام ١٨٥١ إلى (ستاربوك) العضو الإنجليزى الآخر فى جمعية الدراسات أن (استيفنسون) إذ يعمل من أجل مشروع الخط الحديدى فانه بذلك لا يحقق شيئاً ذا أهمية بل يكون قد تسبب فى تأخير الحل الطبيعى لمشكلة الإتصال بين البحرين(٢) . كما عبر (انفانتان) عن مشاركته لزميله المهندس النمساوى (نجريللى) فى ألمه وأسفه لانشقاق (استيفنسون) عن جمعية دراسات قناة السويس(٣) .

وأعلنت الأوساط الإنجليزية أن الخط الحديدى هو أنسب الوسائل للنقل عبر مصر لأنه يضمن مصالح جميع الدول ، بينما فى حالة شق قناة بين البحرين فان انجلترة ـ كما ذكرت هذه المصادر الانجليزية ـ قد تضطر إلى احتلال مصر طالما أنها ستكون مفتاح أقصر الطرق إلى الهند وطالما يمكن تحصين برزخ السويس بحيث يتحكم فى هذا الطريق كما هو الحال فى جبل طارق،وقد علق(هوبر Huber) قنصل النمسا فى مصر على ما ذكرته المصادر الإنجليزية بأن تصرف انجلترة هذا يتسم بروح الأنانية التى تهدد الحياد المصرى ، وطالب (هوبر) الدول الأخرى بوجوب وقوفها فى وجه تزايد النفوذ الإنجليزى فى مصر(٤) .

وقد تم فى عهد (عباس) مد الخط الحديدى من الاسكندرية إلى كفر الزيات ، ومن الشخصيات الإنجليزية التى أسهمت فى تنفيذ مشروع الخط الحديدى فى عهد (عباس) ضابط سابق بالجيش الإنجليزى يدعى (هنرى ريكاردز Henri Rickards) ، وقد أورد لنا (Cosson) معلومات عنه يقول إنه استقاها من الصاع

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٣٨ ،
Husny . Le Canal de Suez . P. 218.
(٢) Lettre d'Enfantin à Starbuck en Ier Octobrs 1851 .
Oeuvres de St. Simon et d'Eufantin T. XII. P 189.
(٣) Lettre d'Enfantin à Negrelli en 22 Decembre 1351
Oeuvres .... T. XII, p. 190-192.
(٤) الوثائق النمساوية Lettre de Huber à Schwarzenberg en 17 Dec. 1851.

(B A Rickards) من ضباط بوليس الاسكندرية وحفيد الكابتن (هنرى ريكاردز) ، ويذكر أن (هنرى ريكاردز) وفد إلى مصر فى عهد (محمد على) وعين مفتشاً فى مكتب البريد الإنجليزى فى الأسكندرية عام ١٨٤٦ - ١٨٤٧ ، واعتنق الإسلام وحج إلى الأراضى المقدسة وأصبح يطلق عليه اسم (الحاج عبدالله) وبعد أن تولى عباس الحكم قربه إليه وألحقه بإدارة (ديوان المرور) الذى كان يشرف على الطريق البرى بين الإسكندرية والسويس ، وكان (للحاج عبد الله) دور كبير فى المفاوضات التى دارت من أجل إنشاء الخط الحديدى ، حيث كان يمثل (عباس) فى هذه المفاوضات ، كما أوفده (عباس) إلى انجلتره فى عام ١٨٥٠ للمباحث مع المهندسين الإنجليز بخصوص المشروع ، وعند حضور (استفنسون) إلى مصر فى أواخر عام ١٨٥٠ كان (عبد الله) حلقة الاتصال بينه وبين الحكومة المصرية ، وقد أنعم عليه (عباس) برتبة الباشوية واشتهر باسم (عبد الله باشا الإنجليزى) وعهد إليه بإدارة الخط الحديدى ، وفى متحف السكة الحديد بالقاهرة مذكور أن (عبد الله الإنجليزى) كان أول مدير لها بين ٨ أغسطس عام ١٨٥٣ و٢٢ سبتمبر عام ١٨٥٤ ، وبعد وفاة (عباس) أعفاه سعيد من منصبه (١) .

وفى مقابل تنفيذ مشروع الخط الحديدى الذى كانت تسعى إليه انجلترة استجابت الحكومة الإنجليزية لرغبات (عباس) وأصدرت تعليماتها إلى سفيرها فى الاستانة (سير ستراتفورد كانيج) لكى يسعى لدى السلطان العثمانى لتحقيق رغبات (عباس) ، كما نشطت الدبلوماسية الإنجليزية فى إقناع الدول الأوروبية الأخرى التى كانت تؤيد الباب العالى فى نزاعه مع (عباس) مثل روسيا والنمسا بتخفيف موقف المعارضة من (عباس) ، وبفضل معونة انجلتره انتهت أزمة التنظيمات بالاتفاق بين الدولة العثمانية و(عباس) فى ١٦، ١٧ أبريل عام ١٨٥٢ ، وفى ٢٣ أغسطس عام ١٩٥٢ تلى فرمان السلطان فى القاهرة ،وظل (عباس)محتفظاً بسلطاته الداخلية كاملة ، وهكذا اجتاز (عباس) أزمة التنظيمات بسلام ونجح فى صون وضع الباشوية مقابل ازدياد النفوذ الإنجليزى فى مصر . ولقد سعى (عباس) بعد ذلك لتوسيع حقوقه بتغيير نظام الوراثة بجعلها مباشرة (صلبية) لكى يخلفه ابنه (ابراهيم الهامى) بدلا من عمه (محمد سعيد) وأبدت الحكومة

(١) Cosson : The Early Hist of the Egyptian Railway, E. S. R. Magazine. Vol I, No II, P 9.

الإنجليزيه استعدادها لمساعدته لولا أنه توفى فى ١٣ يوليو عام ١٨٥٤ (١).

* * *

استمرار مساعي السان سيمونيين :

رغم الفشل المؤقت الذى منيت به جهود جمعية دراسات جمعية قناة السويس وتعطيل تنفيذ مشروعهم لتوصيل البحرين لم يتسرب اليأس إلى نفوسهم ولم يفقدوا الأمل فى أنه قد يأتى الوقت الذى يستطيعون فيه تنفيذ المشروع ، فاستمروا فى العمل من أجل المشروع ، واتخذت مساعيهم فى هذه الفترة صوراً شتى ، لكنها جميعاً ذات طابع دبلوماسى ، واستمر الأب (انفانتان) يعمل جاهداً مستعيناً بمراسلاته من أجل الإبقاء على الصلات التى تربط بين الأعضاء البارزين فى جمعية الدراسات فى مختلف الأقطار الأوروبية ، مع استمرار التفكير والبحث عن أفضل السبل التى تضمن تحقيق حلمهم الكبير وتنفيذ المشروع .

وانتهز (انفانتان) فرصة اتفاق انجلترة والولايات المتحده الأمريكية فى ١٩ أبريل ١٨٥٠ بخصوص المواصلات عبر برزخ بناما(٢) ، وأسرع (انفانتان) فى ٢٣ أغسطس ١٨٥٠ يدعو زميله الإنجليزى فى جمعية الدراسات (ستاربوك)

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى مصر والسودان ص ٣٩ ، ٤٠ .

(٢) كان (بدلاك Bidlack) ممثل الولايات المتحدة لدى حكومة غرناطة الجديدة (كولومبيا) قد أبرم معاهدة مع هذه الحكومه فى ١٢ ديسمبر عام ١٨٤٦ نصت إحدى موادها على أن تمنح حكومة غرناطة الجديدة الولايات المتحدة حريه عبور برزخ باناما بجميع وسائل المواصلات الموجودة أو التى تنشأ فى المستقبل ، وألا تفرض رسوماً على مواطنى الولايات المتحدة أو بضائعهم إلا وتكون مساوية للرسوم التى تفرضها على مواطنى غرناطه ، وفى مقابل ذلك تعهدت الولايات المتحدة بأن تضمن حياد البرزخ .

وعقب هذه المعاهدة أرادت الولايات المتحدة أن تتفق بخصوص عبور برزخ باناما مع الدول الأوروبيه وبخاصه انجلتره التى كان يهمها الأمر ، وجرت مفاوضات بين الدولتين انتهت بوضع معاهدة وقعها فى واشنطن فى ١٩ أبريل ١٨٥٠ كل من (كلايتون Clayton) عن الولايات المتحدة و (بلور Bulwer) عن انجلتره ، وتعرضت المادة الأولى من هذه المعاهدة للمركز الدولى لقناة باناما فقررت الدولتان ألا تحصل واحدة منهما على إشراف خاص على القناة الملاحيه المذكوره وألا تقيم تحصينات أو تحتل أية مواقع =

إلى السعى لكى تتفق الدول الأوروبية الثلاث - انجلترا والنمسا وفرنسا - للوصول إلى اتفاق مماثل بخصوص قناة السويس (١) .

وقد كان (انفانتان) مهتما بالتوصل إلى اتفاق بين الدول الثلاث بشأن توصيل البحرين ، ذلك أنه كان يرى أنه بالرغم من أن (لويس نابليون) يهتم بالمشروع ومن السهل استثارته لتأييده إلا أن هذه الخطوة ستكون عديمة الجدوى بل قد يكون ضررها أكثر من نفعها ، لأن فرنسا إذا ما قامت بعمل منفرد فإنه يمكن أن يؤخذ على أنه (من قبيل المطامع النابوليونية) ولذلك دعا (انفانتان) إلى وصول الدول إلى اتفاق ، وطلب من (نجريللى) أن يبذل مساعيه لدى الحكومة النمساوية ، كما كلف زميله الانجليزى (ستاربوك) ببذل المسعى لدى الحكومة الانجليزية (٢). إلا أن الحكومة الإنجليزية كانت فى ذلك الوقت أبعد ما تكون عن تأييد مشروع القناة وهى ترى أن مشروع الخط الحديدى فى طريقه لأن يصبح حقيقة واقعة .

ومع ذلك استمر (انفانتان) يدعو الدول الثلاث إلى الاتفاق وتوحيد جهودها مثلما توحدت جهود جمعية دراسات قناة السويس على اختلاف جنسياتها ، وذلك « لارغام الباب العالى ووالى مصر على تنفيذ المشروع الذى تريده أوروبا مجتمعة لا المشروع الذى تريده انجلترا أو فرنسا وحدها(٣) » . كما طلب (انفانتان)

= فى المنطقه ، وألا تحصل بمقتضى معاهدة سرية مع الحكومة الإقليمية على أية حقوق أو امتيازات تتصل بالملاحة فى القناة ولا تكون ممنوحة للدولة الأخرى . وفى المادة الخامسة من معاهدة (كلايتون - بلور) التزم الطرفان بحماية القناة من أى اعتداء وضمان حيادها حتى تظل مفتوحة وحرة على الدوام وكذلك لتأمين رأس المال الذى سيستخدم فى حفرها ، وتعهدت الدولتان المتعاقدتان بأن تدعوا الدول الأخرى للارتباط بالتزامات مماثلة حتى تكون النظام الموضوع للملاحة فى قناة بناما نظاما عاما يلتزم به الجميع :

دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٣٣٥ - ٣٣٩ .

(١) Lettie d'Enfantin à Starbuck en 23 Août 1850 Oeuvies de St. Simon ot d'Enfantin, T. XII, P. 176.

(٢) Oeuvres . T XII, P 178

(٣) Lettie d'Enfantin à Starbuck en 1er Octobie 1851 Ocuvres .... T XII, P. 189.

هن (استار بوك) ـ فى نفس الرسالة أن يحضر إلى باريس لمقابلة زميله الفرنسى (تالابو) والتباحث معاً بشأن مشروع القناة .

وانتهز (انفانتان) فرصة ما أشيع من أن روسيا احتجت لدى السلطان العثمانى على تنفيذ مشروع الخط الحديدى فطلب (انفانتان) من زميله الألمانى (دوفور فيروس) أن يبذل مساعيه من أجل اشتراك ألمانيا والنمسا فى هذا الاحتجاج(١) . وفى عام ١٨٥٣ طالب (انفانتان) بوجوب توسيع نطاق جمعية دراسات قناة السويس بحيث لا تقتصر على الدول الثلاث ـ انجلتره وفرنسا والنمسا ـ بل تنضم إليها دولة رابعة وهى روسيا وذلك من أجل القضاء على معارضة انجلتره المشروع . ورغم أن حرب القرم كانت دائرة الرحى فى ذلك الوقت وفيها كانت الدول المتحالفة تقف إلى جانب الدولة العثمانية فى حربها ضد روسيا مما يجعل الأمل ضعيفاً فى الوصول إلى اتفاق بين الدول الغربية وروسيا بخصوص مسألة تتصل بالعلاقات مع الدولة العثمانية إلا أن (انفانتان) كان يؤمل أن تحقق أفكاره فى هذا الصدد، فعهد فى ٢٧ نوفمبر ١٨٥٣ إلى البارون(دى بروك Baron de Bruck) ممثل النمسا فى الآستانة والذى كان على صلة وثيقة بجمعية دراسات قناة السويس أن يسعى لإقناع روسيا بالمساهمة والاشتراك فى مشروع توصيل البحرين ، وكان (انفانتان) يعتقد أن اشتراك روسيا مع الدول الأوروبية الأخرى سيؤدى إلى صرف أطماعها عن إيران بعد أن تجد لنفسها طريقاً جديداً يوصلها إلى الشرق بعد حفر قناة السويس وتقصير المسافة بين البحر الأسود وبحار الهند (٢) . وألح (انفانتان) على (البارون دى بروك) فى ٢٨ نوفمبر ١٨٥٣ و ١٦ فبراير ١٨٥٤ أن يسعى لكى يجعل من مشروع توصيل البحرين أحد الأسس التى تقوم عليها مفاوضات السلام المقبل الذى تسعى الدول الأوروبية اليه وتبذل جهوداً من أجله . إلا أن البارون (دى بروك) — رغم أنه كان لايزال متمسكا بفائدة مشروع القناة الذى اهتمت به جمعية الدراسات التى يرتبط بها منذ مدة طويلة

(١) Lettre d'Enfantin à Dufour Feronce à Leipzig en 12 Mai 1851 : Oeuvres .... T. XII, P. 182.

(٢) Lettre d'Enfantin au Baron de Bruck en 28 Novembre 1853 . Oeuvres .... T. XII, P. 2 3.

ارتباطا قوياً — إلا أنه أبلغ الأب (انفانتان) فى ٥ مارس ١٨٥٤ أنه إزاء الظروف السياسية السائدة فى مصر من حيث إرتماء واليها (عباس) فى أحضان انجلترا وقيامه بتنفيذ مشروع الخط الحديدى بين القاهرة والاسكندرية واحتمال مده إلى السويس ، فإنه (أى دى بروك) يقترح عدم دفع مشروع القناة فى ذلك الوقت ، وكان من رأيه الانتظار مع الإبقاء على حيوية جمعية الدراسات واستمرار نشاطها ، حيث أنه كان يعتقد أن تنفيذ مشروع الخط الحديدى لن يضير مشروع القناة بل على العكس سوف يبرز فائدة وضرورة حفر قناة فى برزخ السويس لأن الخط الحديدى سيكون قاصراً عن إجابة مطالب واحتياجات التجارة العالمية (١) ، حتى لو امتد إلى السويس حيث أنه يخترق منطقة صحراوية قاحلة ، كما أنه لم يكن يخدم التجارة بين أوروبا والهند كثيراً لأن المرور عبر مصر بواسطة الطريق البرى لم يكن سريعاً بما فيه الكفاية ، كما أنه يتطلب تفريغ السفن فى السويس وإعادة شحنها فى السكة الحديد ثم تفريغها فى الاسكندرية وإعادة شحنها فى السفن مرة أخرى وهى عملية صعبة وتعوق نقل المتاجر فى سهولة ويسر(٢) .

إلا أن انتظار السان سيمونيين لم يطل ، فقد دخل مشروع توصيل البحرين بقناة مائية فى مرحلة جديدة كلها نشاط عقب وفاة (عباس) وظهور (دى لسبس) على مسرح المشروع .

---

(١) Lettre du Baron de Bruck à Enfantin en 5 Mars 1854
Roux, J. Ch. L'Isthme, T. I, P. 231.

(٢) Mazuel, P. 320.

الفصل السابع

دى لسبس وعلاقاته بألسان سيمونيين

(دى لسبس) بين مادحيه وقادحيه :

لقد قدر لمشروع توصيل البحرين بقناة مائية أن يخرج إلى حين التنفيذ على يد (فردينان دى لسبس) ، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء فى تقدير قيمة (دى لسبس) وقيمة الجهود التى بذلها من أجل تنفيذ مشروع القناة . وينقسم الكتاب الذين بحثوا موضوع قناة السويس فريقين : فريق يثنى ثناء مستطاباً على (فردينان دى لسبس) ويعتبره صاحب الفضل فى إخراج مشروع القناة إلى حيز الوجود ، وآخر لا يرى (لدى لسبس) أى فضل فى تنفيذ مشروع القناة .

ولقد كان (دى لسبس) من رجال السلك الدبلوماسى شأنه فى ذلك شأن معظم أفراد أسرته ، ولم يكن فى ماضيه أى صلة تربطه بالمشروع من الوجهة الفنية حيث أنه لم يكن من رجال المال أو الأعمال ، ومع ذلك فإن أنصاره يرون أن السنوات التى أمضاها فى السلك الدبلوماسى جعلته خير من يحمل عبء تنفيذ المشروع ، وأن خدمته فى هذا الميدان أكسبته من الصفات ما يمكن أن يضمن له النجاح حيث أخفق غيره ، وأن السنوات التى أمضاها فى التمثيل الدبلوماسى كان لها فضل إعداده لتحمل عبء المشروع الذى كان فى أمس الحاجة إلى جهود دبلوماسية أكثر من أى شىء آخر ، حتى لقد ذهب البعض[1] إلى حد القول بأن تنفيذ مشروع قناة السويس كان نتيجة لأروع عمل دبلوماسى حدث فى القرن التاسع عشر .

هذا الفريق من الكتاب وفى مقدمتهم (أوليفييه رت Ollivier Ritt) الذى كان سكرتيراً (لفوازان بك Voisin) عندما كان هذا الأخير مديراً عاماً لأشغال الحفر يرون أن مشروع القناة كان فى حاجة إلى رجل تتصف شخصيته

---

(١) Bichier : L'Egypte de 1798 à 1900, P 160.

بالاستقلال السياسى حتى يبعد كل الشكوك التى قد تثار حول أى تدخل أجنبى ، كما يجب أن يكون على دراية تامة ببلاد الشرق التى سيقوم بتنفيذ المشروع فيها حتى يمكنه أن يتفاهم مع سلطات القاهرة والآستانة ، وعلاوة على هذا يجب أن تتوافر فيه النزاهة واتساع الأفق حتى يكون موضع ثقة الجميع ، وأن يكون ذا شهرة عالمية لأنه سيلجأ إلى الدول جميعاً لتنفيذ المشروع . يضاف إلى هذه الصفات كلها قوة الإيمان بالنجاح ، وقد كان من الصعب أن تتجمع هذه الصفات جميعها فى رجل واحد ، « إلا أن انتظار العالم لم يطل فقد وجدت هذه الصفات مجتمعة فى شخص (فرديناند دى لسبس)[١] » .

ولذلك فإن هذا الفريق من أنصار (دى لسبس) يرى أنه إذا كانت فكرة مشروع توصيل البحرين قد تحققت فإنما يرجع ذلك إلى ظهور (دى لسبس) « ذلك الرجل الذى أوتى صبراً لا ينفد ، وفؤاداً لا يتطرق اليه اليأس أو القنوط ، ونفساً تمتلىء حماساً رجل يعرف كيف يتعامل مع رجال السياسة الذين يثيرون الصعوبات ويختلقون العقبات » ، ويرى هؤلاء أن قناة السويس قد أنشئت لأن هذه الصفات جميعها وجدت فى شخص (دى لسبس) « الذى استطاع أن يوفق بين المصالح المتعارضة للدول الأوروبية . . . ولم يكن يستطيع ذلك رجل متعصب يؤمن بأسطورة الجنس ولا عبقرى من عباقرة الحرب ولا وطنى متطرف ضيق التفكير[٢] » .

وهكذا تتلخص آراء أنصار (دى لسبس) فى أنه كان الوحيد الذى يستطيع أن يخرج المشروع من حالة الجمود التى أصيب بها بسبب موقف الدول الأوروبية وتعارض مصالحها ، وأنه بما أوتى من حماس وإيمان استطاع أن يقنع الجماهير ويهدىء من حدة المعارضة ويؤثر فى الرأى العام بل وفى الحكومات ذاتها بوسائل الدعاية المختلفة ، وكان دائماً يوجد فى قلب المعركة ، فهو يوماً فى القاهرة وآخر فى باريس أو فينا أو لندن أو الآستانة ، ولم يكن يجد صعوبة فى مباحثة الوزراء والأمراء والملوك «[٣] .

---

(١) Ritt, O. : Histoire de L'Isthme de Suez, P. 108-109.

(٢) شونفيلد : قناة السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٢٩ .

(٣) Siegfried : Suez, Panama et les Routes M. Mondiales, P. 49.

ويعتبر من أنصار (دى لسبس) كذلك الكاتب (روبرت كورو) (R. Coureau) الذى يعزو إلى (دى لسبس) الفضل فى أنه اختار نهائيا مشروع القناة الملاحية المستقيمة أى المشروع الوحيد الذى كان يلائم احتياجات الملاحة الحديثة ، كما يعتبره صاحب الفضل فى الوصول بالمشروع إلى نهايته ، وذلك بعد ما أخفق الذين سبقوه فى تحقيق هذه الغاية ولم يوفقوا إلا فى مجرد وضع مشروعات فقط (١) .

ولقد اعتبر (برتو Berteaut) أن (دى لسبس) هو الرجل الذى اختارته « العناية الإلهية » لتنفيذ مشروع القناة « الذى كان فوق طاقة البشر » وذلك بفضل صداقاته الوطيدة وما كان يملكه من وسائل الإقناع « فقد كان يعرف متى يطرق الأبواب لكى تفتح له (٢) » .

أما (سيجفريد Siegfried) فقد اعتبر دى لسبس رجلا من طراز (ماجلان) و (فاسكو داجاما) لأنه هو الذى أوجد القناة فأوجد بذلك طريقاً عالميا جديدا (٣) .

أما فادحوه فكانوا يرون فى (دى لسبس) شخصا دخيلا على المشروع ولا علاقة له به ، ولا فضل له فى تحقيقه سوى حصوله على امتياز حفر القناة ، ومن أجل ذلك يرون أن تاريخ مشروع القناة لا يبرر تلك الصفات الحميدة المبالغ فيها التى أضفاها على (دى لسبس) أنصاره ومريدوه ، وفى رأى هؤلاء أن عمره لإعجاب (بدى لسبس) وتقدير جهوده لا يجب أن تنسى أحدا ذلك الجانب العملى ، وتلك الجهود الفنية والهندسية التى بذلها كثيرون غيره ممن اهتموا بموضوع قناة السويس مثل (لينان دى بلفون) والسان سيمونيين خصوصا (٤) .

ويرى هؤلاء كذلك أن مشروع توصيل البحرين كان من الممكن أن يعهد

---

(١) Coureau F. de Lesseps ... P 43.

(٢) Berteaut F. de Lesseps et Son oeuvre, P. 145.

(٣) Siegfried, P 49.

(٤) Article paru dans (L'Epargne) en 31 Mai 1872, par un Ecrivain inconnu cité dans :
Linant Memoires sur les Principaux Travaux, P 258-9.

بتنفيذه إلى (لينان) ، وفى هذه الحالة كان المشروع سيبدو للعالم مشروعا طبيعيا بسيطا لا يثير المخاوف لأى دولة ، كما أن (لينان) بتنفيذه المشروع سينال شهرة يستحقها جزاء ما قدمت يداه من أجل المشروع ، بحيث تتضاءل بجانبها شهرة (دى لسبس) .

وإذا كان البعض يرى أن (لدى لسبس) فضلا فى اختيار المشروع المباشر فقد سبقه إلى هذا الفضل (لينان دى بلفون) منذ عام ١٨٤٠ ، ثم (نجريللى) منذ عام ١٨٤٧

إلا أننا لا نستطيع أن نحمل الفضل كله فى تنفيذ المشروع من نصيب (دى لسبس) وحده ، كما لا نستطيع أن نحرمه ثمرة جهوده من أجل المشروع ، ولذلك فإننا نشارك الكاتب الفرنسى (ميكار Micard) فيما ذهب إليه من أننا يجب ألا نبالغ فى إضفاء المجد على ذلك الشخص الذى قاد المشروع إلى نهايته ، بل يجب ألا ننسى جهود السابقين وعلى الأخص (السان سيمونيين) فإنه بالإضافة إلى تلك الصفات التى اكتسبها (دى لسبس) من اشتغاله فى الميدان الدبلوماسى ، والتى أهلته لخوض المعارك الدبلوماسية من أجل تنفيذ المشروع ، وعلاوة على ما اتصف به من نشاط وصبر كل هذه العوامل مجتمعة هى التى قادت مشروع القناة ـ وهو مشروع أقدم من (دى لسبس) ـ إلى نهايته الناجحة ، وأنه إذا كان (دى لسبس) قد استطاع أن ينجح فى كفاحه من أجل تنفيذ المشروع فإنه فى الحقيقة كان محاطا بالمعلومات الفنية التى أثبتت أهمية المشروع وشدت أزره فى المعركة التى استخدم فيها كل مواهبه (١) .

* * *

دى لسبس قبل ان يظهر على مسرح مشروع القناة :

ولد (فردينان دى لسبس) فى ١٩ من نوفمبر سنة ١٨٠٥ فى أسرة تمرست فى الأعمال الدبلوماسية ، فقد كان جده (مارتن) قنصلا لفرنسا لدى بلاط (كاترين) قيصرة روسيا ، كما كان (ماتيو دى لسبس Mathieu de Lesseps) أبو (فردينان)

---

(١) Micard : Le Canal de Suez et le Genie Fr. P. 93-100

سكرتيراً للقنصلية الفرنسية في مراكش منذ عام ١٧٩٢ ، وفي عام ١٨٠٠ عينه القنصل الأول مساعد قومسيير العلاقات التجارية في قادس . وفي أثناء رحلة قام بها إلى ملاحا تعرف (ماتيو) بالآنسة (كاترين دي جريفنييه Cathrine de Grivegnée فأعجب بها وتزوجها في ٢١ مايو ١٨٠١ ، وبينما تزوجت أختها الكبرى وتدعى (فرانسواز دي جريفنييه) من البارون (دي كيركباتريك Kirkpatrik) وأنجبت منه الكونتيسة (دي منتيجو) أم الأمبراطورة (يوجيني) [١] .

وظل (ماتيو) في قادس حتى أمر القنصل الأول في ٧ مارس عام ١٨٠٣ بتعيينه نائب قومسيير للعلاقات التجارية الفرنسية بدمياط على أن يشغل مؤقتاً منصب القومسيير العام للعلاقات التجارية بالقاهرة .

فقد صار (بونابرت) يعتقد بعد صلح (اميان — مارس ١٨٠٢) أن في استطاعته الاعتماد على المماليك في تأييد النفوذ الفرنسي وخدمة مصالح فرنسا التجارية في مصر ، إلا أن جهوده في هذا السبيل كانت سلبية لم تعد بذل الوعود للمماليك حيث خشي (بونابرت) إغضاب الدولة العثمانية فتنضم إلى أعدائه ، ولذلك انحصر اهتمام (بونابرت) في الإبقاء على الصلات التجارية والسياسية بين فرنسا ومصر واستمالة المماليك دون اغضاب الحكومة العثمانية ، هذا إلى جانب التعجيل بجلاء القوات الإنجليزية عن مصر [٢] .

وقد أشاع بعض الكتاب [٣] أن (ماتيو دي لسبس) عندما حضر إلى مصر في الفترة التي أعقبت خروج الحملة الفرنسية — وهي فترة الفوضى السياسية التي شملت البلاد — أعجب بشخصية (محمد علي) وعمل على تشجيعه ومساعدته للوصول إلى الحكم . إلا أن التعليمات الصادرة إلى (ماتيو دي لسبس) في ٢٢ مارس سنة ١٨٠٣ تدل على أن اهتمام القنصل الأول كان موجهاً أولاً وقبل كل شيء إلى استعادة العلاقات التجارية مع مصر ، ولذلك طلب إليه عدم التدخل في الخلافات القائمة بين الباب العالي والمماليك .

---

(١) Bridier : Une Famille francaise — Les de Lesseps, P. 154 155

(٢) دكتور محمد فؤاد شكري : مصر في مطلع القرن التاسع عشر ح ١ ص ٤٨ ـ ٥٠

(٣) Op. Cit., P. 156.

ولقد فشل (ماتيودى لسبس) فى كسب ثقة المماليك ، ولم يكن له يد فى تلك الأحداث التى وقعت فى مصر ، ولم يبذل أية معونة (لمحمد على) للوصول إلى منصب الباشوية ، بل كان (ماتيو) يعتبر (محمد على) رجلا لاعبقرية له ولا كفاءة ولم يتنبه المندوب الفرنسى (دروفتى Drovetti) إلى ضرورة تأييد (محمد على) لتعطيل نشاط الإنجليز إلا بعد أن تولى (محمد على) الحكم فى عام ١٨٠٥[١].

وفى عام ١٨٠٥ عين (ماتيودى لسبس) قنصلا عاما فى (ليفورن) فى توسكانيا إحدى الإمارات الإيطالية ، وبقى بها حتى أواخر عام ١٨٠٩ حين عين فومسيرا فى جزر ايونيان حيث اشترك مع حاكمها العام فى إدارة شئونها وتعاونا فى مقاومة الضغط الانجليزى على جزيرة كورفو إلى وقت سقوط الإمبراطور .

وبقى (ماتيو) بدون عمل حتى هرب (نابوليون) من إلبا وأخذ يستعين بكثير من الأعوان المخلصين له ، ومن هؤلاء (ماتيودى لسبس) الذى عينه الإمبراطور مديرا لإقليم (كانتال Cantal)[٢] فى ٦ أبريل عام ١٨١٥ ، ونشط (ماتيو) فى جمع المتطوعين من الإقليم لمؤازرة الإمبراطور .

وبعد (واترلو) أعفت الحكومة الفرنسية (ماتيودى لسبس) من عمله ولم يعد إلى الخدمة إلا فى عام ١٨١٨ حين عين قنصلا عاما فى فيلادلفيا ، فعمل على توثيق العلاقات التجارية بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية ، وكان من نتائج جهوده أن أبرمت فى عام ١٨٢٢ أول معاهدة تجارية بين البلدين[٣] .

وكان (ماتيو) قد نقل فى عام ١٨٢١ قنصلا عاما فى حلب ، وبعد أن أمضى بها ست سنوات نقل قنصلا عاما فى تونس ، وبعد أن أخضعت القوات الفرنسية الجزائر فى عام ١٨٣٠ دخل (ماتيودى لسبس) فى مفاوضات مع باى تونس واستطاع أن يبرم معه اتفاقا سريا يقضى بأن يتولى شقيق الباى الحكم فى الجزائر

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر فى مطلع القرن التاسع عشر ج ١ ص ١٧٦ .

(٢) بين أعالى نهر اللوار ونهر الدوردونى فى جنوب فرنسا .

(٣) Bridier : Une Famille fr. P. 192

لحساب فرنسا وذلك لتهدئة الجزائريين ، إلا أن وزارة الخارجية الفرنسية لم توافق على هذا الاتفاق(١).

وأخذ المرض يدب فى أوصال (ماتيودى لسبس) خلال ١٨٣٢ حتى ساءت حالته ، فطلب من وزارة الخارجيةالفرنسية التصريح له بإجازة للعودة إلى فرنسا، وقبل أن يصل إليه الرد وافته منيته فى ٢٨ ديسمبر ١٨٣٢ .

ومنذ عام ١٨٢٥ انخرط (فردينان دى لسبس) فى السلك الذى جمع معظم أفراد أسرته ، فعين فى تلك السنة قنصلا تحت التمرين ((eleve-Consul)) فى لشبونة ؛ وهناك تعرف على كثير من شخصيات المجتمع بفضل ابنة خالته الكونتيسة (دى منتيجو) ؛ وفى العام التالى لوصوله إلى لشبونة ١٨٢٦ وضعت الكونتيسة ابنتها (يوجينى) التى صارت امبراطورة لفرنسا ، والتى قدر لها أن تكون (لفردينان) معينا وسندا وعنصرا هاما لنجاحه فى المعارك التى خاضها من أجل مشروع القناة(٢).

وفى عام ١٨٢٨ نقل (فردينان) إلى تونس للعمل مع أبيه ، وبعد أربع سنوات غادر تونس فى أوائل ١٨٣٢ ليشغل وظيفة نائب قنصل فرنسا فى الاسكندرية فلم يقدر له أن يرى أباه بعد ذلك .

وفى الاسكندرية استطاع (فرديناس) أن يكسب الكثير من الأصدقاء فقد كان محدثا لبقا ، وراقصاً بارعاً ، وفارساً ماهراً ، فكان الجميع يحرصون على حضوره دائماً منتدياتهم . وقد تجلى نشاط (دى لسبس) عندما انتشر وباء الطاعون فى نوفمبر عام ١٨٣٤ وراح ضحيته كثير من الأهالى ، فقد كون (دىلسبس) لجنة صحية بالمدينة تحت إشرافه ، وبذل جهده للعناية بالمرضى ومساعدتهم والاستفسار عنهم ، وأصبحت دار القنصلية فى الاسكندرية بمثابة مستشفى يستقبل المرضى ويعتنى بهم(٣).

---

(١) Ibid, P. 202.

(٢) Beaty De Lesseps of Suez, P. 30.

(٣) Coureau F. de Lesseps. P. 27.

وقد نال (فردينان) بهذه الأعمال مكانة كبيرة فى نفوس الناس ، وقدرته الحكومة الفرنسية فأنعمت عليه فى عام ١٨٣٦ بوسام جوقة الشرف .

وقد شهدت الفترة التى أمضاها (دىلسبس) فى مصر توطد الصداقة بينه وبين الأمير (محمد سعيد) تلك الصداقة التى كان لها أثرها فى نجاح (دى لسبس) فيما بعد فى تنفيذ مشروع توصيل البحرين ؛ فقد كان الأمير (سعيد) معروفا ببدانته ، وكان (محمد على) يستاء لذلك إذ كان يخشى أن تؤثر البدانة على ذكاء ابنه ففرض عليه نظاما قاسياً من التمرينات الرياضية ، كما منع عنه كثيرا من أصناف الطعام ، وكثيرا ما كان يؤنبه على إفراطه فى السمنة ، وكان (فردينان) حاضرا ذات مرة فطلب من (محمد على) أن يعهد إليه بالإشراف على الأمير (سعيد) ؛ وأخذ (فردينان) يصحب معه "(سعيدا) إلى القنصلية كى يتناول هناك من الأطعمة ما كان يحرمه عليه أبوه ، كما كان (فردينان) يأخذه إلى الصحراء لركوب الخيل فمارس الإثنان كثيرا من أنواع الرياضة معاً وتوثقت الصداقة بين (دى لسبس) و (سعيد) وزادت الألفة بينهما واستطاع (دى لسبس) أن يكسب ثقة الأمير[١] حتى لقد غالى كثير من الكتاب فنسبوا نجاح "(فردينان دىلسبس) فى الحصول على امتياز قناة السويس إلى « أطباق المكرونة » التى كان يقدمها للأمير (سعيد[٢]) ؛ إلا أن هذا القول يجانب الحقيقة كما سيأتى فى حينه .

وظل (فردينان دىلسبس) فى منصبه بالاسكندرية حتى عام ١٨٣٨ حين نقل منها إلى لاهاى ؛ وفى عام ١٨٣٩ عين قنصلا فى روتردام ثم نقل فى عام ١٨٤٠ إلى ملاجا بأسبانيا حيث كان يعمل أبوه من قبل ، وفى يونيو ١٨٤٢ نقل إلى برشلونة حيث استطاع فى أثناء الاضطرابات والفتن الداخلية التى حدثت وقتئذ أن يحمى مواطنيه وكثيرين من الأسبان مما جعله موضع تقدير حكومته وأهالى برشلونة والملكة الوالدة بأسبانيا (كاترين Catherine) التى عبرت (لدى لسبس) — بعد عودتها إلى أسبانيا من ملجئها بفرنسا — عن تقديرها لأعماله .

---

(١) Bridier . Une Famille Francaise, P. 316.

(٢) Siegfried, A. : Suez, Panama P. 39-40.

وفى عام ١٨٤٨ نقل (فرديناں) إلى مدريد حيث ازدادت علاقاته هو وزوجته وثوقا (باوجينى) ابنة الكونتيسة (دى منتيجو) .

وفى عام ١٨٤٩ استدعى إلى باريس وتقرر تعيينه فى برن ، ولكن الظروف التى كانت قائمة وقتذاك فى إيطاليا جعلت حكومته تقرر إيفاده إلى روما .

فقد ترتب على ثورات ١٨٤٨ فى فرنسا والنمسا أن أعلنت الجمهورية فى روما وهرب البابا (بيوس التاسع) ولجأ إلى (جايتا Gaeta) تحت حماية ملك نابولى وبعد أن هزم جيش بيدمونت فى موقعة نوفارا ١٨٤٩ أصبحت روما تهددها الجيوش النمسوية المنتصرة فى الشمال وجيوش ملك نابولى فى الجنوب ؛ ولذلك قررت الحكومة الفرنسية فى أبريل ١٨٤٩ إرسال حملة بقيادة الجنرال (أودينو Oudinot) إلى روما ؛ وقد أذاع قائد الحملة بيانا على أهالى روما أوضح فيه أن أن حكومته سوف تحترم رغبة أغلبية الرومانيين ، وأنها لم ترسل هذه القوات إلا بدافع الصداقة ، ومن أجل حماية روما من أى تدخل أجنبى وليس فى نيتها أن تفرض على الأهالى حكومة لا يرتضونها .

إلا أن (مازينى) كان فى شك من صدق هذه النوايا ، ولذلك عزم الرومانيون على الحيلولة دون دخول القوات الفرنسية إلى روما ، فبدأ (أودينو) فى مهاجمتها فى ٣٠ أبريل ، لكن قواته ردت على أعقابها بفضل المقاومة العنيفة التى أبداها الرومانيون، وإزاء المعارضة التى أثارها فى فرنسا هجوم (أودينو) وبخاصة بين الجمهوريين قررت الحكومة الفرنسية إيفاد (فرديناں دى لسبس) إلى روما كمبعوث سياسى إلى جانب القائد العام للقوات الفرنسية ، وعهدت إليه — فى تعليماتها — بأن يكرس جهوده للمفاوضة من أجل إقامة علاقات مع « سلطات روما وأهاليها » والحصول على موافقتهم على دخول القوات الفرنسية إلى روما دون مقاومة ، حتى يكون لفرنسا النفوذ الأعلى عند تسوية المسألة الرومانية وللحيلولة دون أى تدخل من جانب أية دولة أخرى[1] . وفى خلال ثلاثة أسابيع استطاع

---

(١) Bridier, P. 300-304.

(دى لسبس) فى ٣١ مايو ١٨٤٩ أن يصل مع ممثلى جمهورية روما إلى اتفاق ينص على أن :

١ — يعترف شعب روما بأن القوات الفرنسية قوات صديقة أتت للمشاركة فى الدفاع عن أراضيهم .

٢ — يتخذ الجيش الفرنسى مواقعه بالاتفاق مع الحكومة الرومانيه .

٣ — تحمى جيوش الجمهورية الفرنسية الأراضى التى توجد فيها ضد أى غزو أجنبى .

إلا أنه يبدو أن الحكومة الفرنسية لم تكن مخلصة عندما أوفدت(دى لسبس) إلى روما ، وإنما كانت تهدف من هذه المفاوضات إلى كسب الوقت حتى تصل الإمدادات إلى قائد قواتها ، وحتى تأتى الانتخابات الجديدة فى فرنسا بأغلبية كاثوليكية فى مجلس النواب[١] . ولذلك فانه على الرغم من أن الاتفاق الذى توصل إليه (دى لسبس) كان يتفق وتعليمات حكومته ، فقد اتهمته هذه بأنه لم ينفذ تعليماتها التى كانت تهدف للقضاء على النظام القائم فى روما ، ولم يفطن (دى لسبس) إلى نية حكومته عندما تجنبت ذكر جمهورية روما فى تعليماتها إليه واقتصرت على ذكر سلطات وأهالى روما ، حيث أن الحكومة الفرنسية لم تكن تريد أن تعترف رسمياً بجمهورية روما لأن (لويس نابوليون) كان فى حاجة إلى تأييد الكاثوليك فى فرنسا ، وهؤلاء كانوا يؤيدون - مع الملكيين - تدخل فرنسا للقضاء على الجمهورية الناشئة وإعادة سلطة البابا .

ولذلك استدعت الحكومة الفرنسية (فردينان دى لسبس) وعهدت إلى قائد الحملة بإعادة سلطة البابا إلى روما[٢] .

وعلى أثر إعفاء (دى لسبس) من عمله الدبلوماسى اعتزل فى ضيعة كانت تملكها حماته (مدام دى لامال Mme delamalle) فى مقاطعة (برى Berry)

---

(١) بولس كنيج : ماربى — ترجمه عبد الوهاب الحاوى ص ١٦٠ .

(٢) نفس المصدر ص ١٦١ .

فى فرنسا الوسطى ، حيث عهدت إليه حماته بأمر الإشراف على الضيعة فاختار فيها منزلا هديا لإقامته .

وفى خلال ذلك توثقت صلة (فرديناند) (بأوجينى دى منتيجو) التى تزوجت من الامبراطور نابوليون الثالث فى آخر يناير عام ١٨٥٣ ، فكتبت إلى (فرديناند) فى ٢٢ يناير ١٨٥٣ تطلب منه أن يرفع إليها دائماً ملاحظاته عن اتجاهات الرأى العام لتستفيد منها كإمبراطورة لفرنسا حيث أنها قد أخذت على عاتقها – كما تقول فى رسالتها – أن تعمل على توثيق صلات الإمبراطور بالشعب الفرنسى . كما بعثت إلى (دى لسبس) فى ١٥ يوليو عام ١٨٥٣ برسالة عقب وفاة زوجته ، عبرت فيها عن الحزن العميق الذى ألم بها لهذا الحادث ، وعبرت عن مشاركتها له فى أحزانه[1] . ويدل هذا كله على أن علاقات الصداقة استمرت قائمة بين (فرديناند دى لسبس) و (أوجينى) .

وفى غمرة أحزانه حاول (فرديناند) أن يشغل فراغه فعاود التفكير فى مشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، ومما شجعه على التفكير جدياً فى فى المشروع تولية صديقه (محمد سعيد) حكم مصر فى عام ١٨٥٤

***

تبلور فكرة القناة فى ذهن (دى لسبس) :

عندما ظهر (دى لسبس) على مسرح مشروع القناة بين البحرين فى عام ١٨٥٤ لم تكن فكرة القناة جديدة عليه ، بل سبق أن لفتت نظره قبل ذلك بنحو عشرين عاما . ففى أوائل عام ١٨٣٢ عندما عين (دى لسبس) نائباً للقنصل الفرنسى فى الإسكندرية حضر من تونس إلى مصر على سفينة كانت قادمة من مرسيليا ، وفى طريقها من تونس إلى الإسكندرية توفى أحد ركابها ، ونظراً لأن وباء الكوليرا كان منتشراً فى فرنسا فى ذلك الحين فقد وضع ركاب الباخرة فى الحجر الصحى بمجرد وصولها إلى الإسكندرية ، وعلى ذلك فقد بقى (دى لسبس)

---

(١) Beaty, P. 78-79.

فى الحجر الصحى ما يقرب من شهر من الزمان . وقد حاول (ميمو Mimaut) قنصل فرنسا العام فى مصر وقتئذ أن يخفف من الضجر الذى قد يشعر به (دى لسبس) أثناء فترة حجزه فى الحجر الصحى فأرسل إليه مجموعة من الكتب من مكتبة القنصلية ليشغل بها وقته ، وكان من ضمن هذه الكتب ذلك التقرير الذى وضعه المهندس الفرنسى (لوبير) أيام الحملة الفرنسية على مصر والخاص بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر . وقد كان هذا التقرير سبباً فى إثارة انتباه (دى لسبس) إلى المشروع ، إذ ألقى فى ذهنه تلك النواة التى ظلت تنمو مع الزمن حتى نضجت بعد عشرين عاماً ، ولذلك كان (دى لسبس) يميل دائماً إلى الإشارة إلى هذا الحادث ، والإشادة بفضل (ميمو) ويعتبره من أعظم الشخصيات التى صادفها ، والتى كان لها أكبر الأثر فى توجيه اهتمامه نحو مشروع القناة[1] .

ومنذ قرأ (دى لسبس) مذكرة (لوبير) عن مشروع القناة لم ينقطع تفكيره فى المشروع خصوصاً وأنه عندما حضر إلى مصر كان المهندس (لينان دى بلفون) مهتما بمشروع توصيل البحرين ، وقام – كما سبق القول – بكثير من الدراسات الخاصة بالمشروع ، ووضع عدة مشروعات لتحقيق هذه الفكرة سواء أكان ذلك بطريق غير مباشر أم بطريق مباشر ، وقد اطلع (لينان) (فرديناند دى لسبس) على هذه المشروعات[2] .

وبعد قليل ، بينما كان (دى لسبس) يعمل نائباً للقنصل الفرنسى جاء السان سيمونيون بزعامة الأب (انفانتان) إلى مصر فى عام ١٨٣٣ وكانت لديهم أفكارهم وخططهم – كما رأينا – لتوصيل البحرين ، وقد اتصلوا (بدى لسبس) بصفته نائب القنصل الفرنسى ، وقد بذل (دى لسبس) من ناحيته جهوداً طيباً من أجل إقناع محمد على بالموافقة على إقامتهم فى مصر ، وكان من الطبيعى أن

---

(١) Bridier, P 247-249.

(٢) Lettre de De Lesseps à Ailés Dufour en 19 Jan. 1855
Linant: Memoires P. 234, Voisin, T. I, P. 6.

يطلع السان سيمونيون (دى لسبس) ـ مثلما أطلعوا القنصل الفرنسى (ميمو)ـ على أبحاثهم التى قاموا بها خلال فترة إقامتهم فى مصر بين ١٨٣٣ - ١٨٣٦ بخصوص مشروع توصيل البحرين وبذلك ازدادت معلومات (دى لسبس) عن المشروع[١].

وفى الفترة التى كان (دى لسبس) يعمل فيها فى مصر أيضاً كانت فكرة إحياء الطريق البرى تشغل الأذهان وكان (توماس واجهورن) يدعو بحماس إلى استخدام طريق السويس فى المواصلات بين انجلتره والهند . ولقد كانت انجلتره منذ سنة ١٨٣٠ تقريباً تبحث باهتمام استخدام أقصر طريق للمواصلات بينها وبين الهند وكانت لأسباب سياسية وطبيعية تسعى للمقارنة بين الطريق عبر سوريا وبلاد ما بين النهرين إلى الخليج الفارسى ، وبين الطريق البرى عبر مصر وذلك لتفضيل أحدهما على الآخر ، وأوفدت لهذه الغاية الكابتن (تشيزنى) إلى مصر لدراسة الطريق البرى تمهيداً لاتخاذ قرار نهائى فى الموضوع فوصل (تشيزنى) إلى الإسكندرية فى مايو ١٨٣٠ وكانت مهمته بحث مميزات كل من الطريقين عبر مصر وسوريا بالنسبة للاتصال بين انجلتره والهند .

ولقد فكر (تشيزنى) فى إمكان تحويل طريق مصر البرى إلى طريق مائى بوساطة شق قناة فى برزخ السويس ، ومن أجل ذلك قام بدراسة البرزخ وخرج من دراسته بنتيجة تخالف ما ذهب إليه مهندسو الحملة الفرنسية ، إذ أعلن أنه لا يوجد فرق يذكر بين مستوى البحرين ، إلا أن السلطات الانجليزية لم تقتنع بما جاء فى تقريره لأن النتائج التى وصل إليها مهندسو الحملة الفرنسية عن مستوى البحرين كانت لا تزال مسيطرة على العقول[٢] . كما كانت انجلتره فى ذلك الوقت لا تريد إلا طريقا لنقل البريد والأنباء لا طريقا لنقل المتاجر ولم يلبث (تشيزنى) أن غادر الإسكندرية فى أواخر عام ١٨٣٠ إلى سوريا لاتمام المهمة التى كلف بها، ودراسة طريق الفرات إلى الخليج الفارسى .

ورغم أنه لم يكن لرأى (تشيزنى) بخصوص تساوى مستوى البحرين أى

---

(١) Siegfried, P. 40, Coureau, P. 39.

(٢) Hoskins . British Trade Routes to India, p. 149.

أثر بالنسبة لمشروع القناه ، إلا أن دعوته لتقصير المسافة بين الشرق والغرب عن طريق شق قناة فى برزخ السويس كان لها أثرها فى تفكير (دى لسبس) فيما بعد ، خصوصا وقد ظل الاهتمام قائما بطريق مصر البرى ، واستطاع (واجهورن) كما رأينا — أن ينتقل من لندن إلى بومباى فى أربعين يوماً من أيام السفر بحيث اقتنع بأن مصر يجب أن تكون طريق انجلتره إلى الهند . ونجح (واجهورن) بعد كفاح شاق فى استخدام طريق مصر البرى فى نقل البريد بين انجلتره والهند ، وكان هو المشرف على ذلك الجزء من الطريق الذى يمر بمصر .

وقد شهد (دى لسبس) عن كثب تلك الجهود التى قام بها (واجهورن) ، وكان ما قام به (واجهورن) من أكبر العوامل التى دُفعت بفكرة القناة فى رأس (دى لسبس) ، ولقد قدر (دى لسبس) قيمة (واجهورن) بالنسبة لمشروع الطريق عبر مصر ، ولذلك فانه بعد شق قناة السويس نقش (دى لسبس) العبارات التالية على تمثال أقيم (لواجهورن) :

« وفاء لذكرى رجل كريم أخطأه التوفيق ، لكنه قام وحده من غير معين بسلسلة من الأعمال التى تدل على البطولة مبرهنا بذلك على أنه يمكن استخدام طريق للبريد يخترق مصر ، وطريق للمواصلات بين نصفى العالم الشرقى والغربى ، وكان هو الرائد الأول للتجارة البحرية العظيمة التى تنقل عبر مصر وهى التجاره التى اكملتها القناة بين البحرين[1] » .

إلا أن (دى لسبس) لم يتابع اهتمامه بالمشروع بعد نقله من مصر إذ استأثر عمله فى السلك الدبلوماسى بوقته وجهوده وتفكيره فلم يعاود التفكير فى المشروع وإن يكن قد استطاع فى بعض أوقات فراغه أن يولى المشروع شيئاً من اهتمامه ويدون عنه بعض الملاحظات[2] . إلا أن (دى لسبس) بعد أن أعفى من منصبه فى عام ١٨٤٩ أصبح لديه متسع من الوقت يستطيع أن يستعمله فى الاهتمام بالمشروع من جديد ، خصوصا وأنه حوالى عام ١٨٥٠ أخذ يوطد

---

(١) شوبفيلد : قناة السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٢٢ و ٢٣ .

(٢) Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I. P. 244 .

علاقاته مع جمعية دراسات قناة السويس[١] .

وتمخض اهتمام (دى لسبس) بمشروع القناة عن مذكرة بعث بها فى ٨ يوليو ١٨٥٢ إلى صديقه (رويسينيرز Ruyssenaers) قنصل هولنده فى مصر يطلب منه أن يرفعها إلى والى مصر (عباس الأول) إذا وجد منه تقديراً للفوائد التى ستعود على مصر من هذا المشروع ولمس منه استعداداً للمعاونة فى تنفيذه ، ولو أن (دى لسبس) لم يكن كبير الأمل فى خروج المشروع إلى حيز التنفيذ فى ذلك الوقت ، إذ كان يشك فى أن يجد كثيرين غيره يؤيدون المشروع أو يتوقعون نجاحه ، وقد أقر بذلك إلى (رويسنيرز) بقوله « إننى أعترف بأن مشروعى لا يزال فى عالم الخيال ، ورغم أننى أعتقد بإمكان تنفيذه إلا أنه ما يزال عند بقية الناس فى حكم المستحيل[٢] » .

إلا أن قنصل هولنده لم يجد لدى (عباس) استعداداً لقبول فكرة حفر قناة بين البحرين ، فقد كان (عباس) قد انحاز إلى جانب النفوذ الإنجليزى بسبب تأييد انجلترة له فى موقفه من الباب العالى أثناء أزمة التنظيمات كما سبق القول . ولذلك كان من المتوقع ألا تجد محاولة (دى لسبس) فى عام ١٨٥٢ أى قبول لدى (عباس) ولذلك ولى (دى لسبس) وجهة شطر الباب العالى ، فعهد إلى صديق له يدعى (بنوا Benoit) — وهو من رجال المال وكان فى طريقه إلى الآستانة للقيام ببعض المشروعات — بأن يحمل فكرة مشروعه ويعرضها على حكومة السلطان ، إلا أن المشروع صادف صعوبات حالت دون قبوله فى الآستانة كذلك ، إذ أظهرت حكومة الباب العالى عدم موافقتها على أية مشروعات فى مصر حيث للوالى وحده حق القيام بها .

ولقد كان السبب فى عدم قبول مشروع (دى لسبس) فى الآستانة ما كان يتمتع به السفير الإنجليزى هناك (سير ستراتفورد دى رد كليف de Redcliffe

---

(١) D'Autry . Le percement de l'Isthme de Suez, p. 12.

(٢) Lettre de de Lesseps à Ruysenaers en 15 Nov. 1852
Souvenirs de 40 ans ... T. II, P. 7; Lettres, journal...T. I, P. 3.

Stratford) من نفوذ لدرجة أنه كان يلقب (بالسلطان ستراتفورد) كما كان السلطان (عبد المجيد) يلقب (بعبد الكانيج) .

وإزاء ذلك تخلى (دى لسبس) مؤقتاً عن تحريك المشروع لحين ظهور عوامل مواتية ، وأخذ يشغل وقته فى مزرعة حماته (مدام دى لامال) فى الريف الفرنسى. ولم تلبث الفرصة أن سنحت فى عام ١٨٥٤ ، إذ بينما كان (دى لسبس) منهمكا فى بعض أعمال البناء فى مزرعة حماته وصله البريد يحمل إليه نبأ وفاة (عباس) وتولية صديقه (محمد سعيد) على مصر ، فأسرع (دى لسبس) وكتب إلى (سعيد) يهنئه بولاية الحكم ويذكر له أن الظروف هيأت له فراغا يمكن أن يتيح له فرصة السفر إلى مصر لتقديم تحياته وتهانيه إذا ما أخبره الوالى بموعد عودته من الآستانة . ولم يتوان الوالى فى الرد على رسالة (دى لسبس) وحدد له بداية نوفمبر سنة ١٨٥٤ موعداً للقائهما فى الإسكندرية . ورأى (دى لسبس) فى ذلك فرصة سانحة لكى يدفع بمشروع القناة إلى الأمام ، وأسر بذلك إلى صديقه (رويسنيرز) قنصل هولنده فى مصر ، لكنه أوصاه بألا يبوح بكلمة عن المشروع قبل وصوله هو إلى مصر [١] ، ويدل هذا على أن (دى لسبس) كان يعتقد بأن مفاتحته هو شخصيا — دون غيره — (لسعيد) بخصوص المشروع سيكون أثرها أفضل مما لو فاتحه به غيره ، وذلك بسبب صلاته الشخصية التى كانت تربطه بسعيد منذ مدة عندما كان نائباً للقنصل الفرنسى فى مصر — كما سبق القول — ولولا ذلك لعهد إلى (رويسنيرز) بمفاتحة (سعيد) مثلما عهد إليه من قبل بمفاتحة (عباس) وهذه الصلات هى التى مهدت لذلك الاستقبال الحار الذى لقيه (دى لسبس) من (سعيد) ، والتأييد الكامل لمشروعات رفيق صباه [٢].

☆ ☆ ☆

(١) De Lesseps : Souvenirs .. T. II, P. 8-9.

(٢) Micard . Le Canal de Suez et le Genie francais, p. 103.

علاقات (دى لسبس) بالسان سيمونيين .

ومن المسائل الهامة فى تاريخ هذه المرحلة من مشروع القناة مسألة العلاقات بين (دى لسبس) والسان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس ، ولم يفصح (دى لسبس) عن رأيه فى هذا الموضوع إلا بعد حضوره إلى مصر ببضعة شهور عندما أسر إلى أخيه (تيودور) فى خطاب له بتاريخ ٢٦ فبراير ١٨٥٥ والمرة الأولى أنه لم يكن مكلفاً فى هذه الرحلة باية مهمة من أى فرد ، وأنه لم تقم بينه وبين أعضاء جمعية دراسات قناة السويس أية صله من الصلات[١] .

إلا أن هذا الادعاء يجانب الواقع ، ذلك أن (دى لسبس) عندما حضر إلى مصر كان موفداً من قبل جمعية دراسات قناة السويس التى عهدت إليه بأن يسعى باسمها للحصول على الإذن بتنفيذ المشروع . والأدلة التى تثبت وتؤكد تلك الحقيقة أدلة متعددة ، تتمثل فى مكاتبات أعضاء جمعية الدراسات ومن بينهم شخصيات كانت موضع احترام (دى لسبس) نفسه وتقديره مثل (نجريللى) والبارون (دى بروك) بحيث لا يمكن الشك فى صحة أقوالهم خصوصاً وقد ظلوا على علاقات طيبة (بدى لسبس) حتى بعد انشقاقه عن جمعية الدراسات ، وإلى جانب ذلك فان مراسلات (دى لسبس) نفسه فى تلك الفترة تؤكد هذه الحقيقة التى نستطيع أن نستنتجها من سياق الحوادث منذ حضور (دى لسبس) إلى مصر .

ولم تكن صلات (دى لسبس) بالسان سيمونيين وليدة تلك السنة التى رحل فيها إلى مصر للسعى لتنفيذ مشروع القناة (١٨٥٤) وإنما ترجع هذه الصلات إلى أيام رحلة السان سيمونيين الأولى إلى مصر فى عام ١٨٣٣ وكان (دى دلسبس) — آنذاك نائباً للقنصل الفرنسى فى مصر ، وقد رأينا فى الفصل الثانى كيف أنه بذل مساعيه لدى (محمد على) حتى أقنعه بالسماح للسان سيمونيين بالإقامة فى مصر ، وقد ظل هؤلاء موضع ترحيب من (دى لسبس) خلال

---

(١) وذلك بعد ما بلغه من أخبار عن مساعى جمعية الدراسات فى فرنسا ومقابله أعضائها للامبراطور نابوليون الثالث وقيامها بوضع مشروع لتنظيم شركة القناة دون استشاره (دى لسبس) . — De Lesseps : Souvenirs … T. II, p. 151-152, · percement de l'Isthme de Suez, p. I.

إقامتهم فى البلاد ، ومما يدل على قيام صلات طيبة بين (انفانتان) و (دى لسبس) فى هذه الفترة أنه فى ٤ ديسمبر ١٨٣٤ بعث (انفانتان) من القناطر برسالة إلى (دى لسبس) بالاسكندرية يزكى فيها طبيبه (جالا Jallat) راجيا أن يجد لدى (دى لسبس) ماهو أهل له ، ولعل (انفانتان) كان يقصد أن يسعى (دى لسبس) لتأييد (جالا) فى الحصول على عمل مناسب لمهنته وكفاءته وعلمه (١) . كما عبر (انفانتان) فى رسالة منه فى ٨ ديسمبر ١٨٣٤ عن شعوره الطيب نحو (دى لسبس) ولم تقف العلاقات بينهما عند هذا الحد خلال تلك الفترة بل اطلع (انفانتان) (دى لسبس) كذلك بصفته نائب القنصل الفرنسى فى مصر على البحوث التى قام بها السان سيمونيون من أجل مشروع توصيل البحرين مثلما اطلع هؤلاء عليها القنصل الفرنسى نفسه (٢) .

إلا أنه لم يقدر لهذه العلاقات أن تستمر متصلة وذلك لأن (دى لسبس) ـ رغم أنه كان فى قرارة نفسه معجباً بفكرة توصيل البحرين — كان مشغولا بعمله الدبلوماسى الذى استغرق كل وقته وجهده ، حتى عاوده الاهتمام بالمشروع بعد اعفائه من منصبه عام ١٨٤٩ فأخذ يوطد علاقاته منذ عام ١٨٥٠ بأعضاء جمعية دراسات قناة السويس (٣) . ولا شك أن اتصال (دى لسبس) بجمعية الدراسات جعله يقف على الجهود والبحوث الفنية التى قام بها مهندسو الجمعية من أجل المشروع وكذلك المساعى الدبلوماسية التى بذلتها الجمعية لإقحام مشروع القناة فى مجال السياسة الدولية .

وقد رأينا كيف تعطل مشروع القناة بسبب سياسة (عباس) ، إلا أن جمعية الدراسات لم تلبث أن وجدت الفرصة سانحة لاستئناف نشاطها حين ظهر عامل جديد لم يكن فى حسبان أحد من أعضاء الجمعية هو وفاة والى مصر (عباس) وتولية (سعيد) الذى كان على صلة وثيقة (بفردينان دى لسبس) ، ولما كان (دى لسبس) قد تلقى دعوة من (سعيد) بالسفر إلى مصر فقد « قدر (دى لسبس)

---

(١) Oeuvres de St. Simon et d'Enfatin, T. X, P. 61.

(٢) D'Allemagne : Les St. Simoniens, p. 441.

(٣) D'Autry : La percement de l'Isthme de Suez, p. 12.

ما يمكن أن تعود به هذه الرحلة من فائدة بالنسبة لمشروع القناة ، فاتفق بهذا الخصوص (أى بشأن العمل من أجل تنفيذ المشروع) مع أولئك الذين فكروا قبله فى هذا المشروع (١) .

وقد ذكر (انفانتان) أن (دى لسبس) بعد ما صح عزمه على الرحيل إلى مصر التقى به وبزميله (أرليه دوفور) فى ليون ليتفق معهما بخصوص المشروع قبل رحيله وزوداه بكل المعلومات والمستندات التى يملكانها عن المشروع وطلبا منه أن يسعى لمقابلة المهندس الفرنسى (بولان تالابو) رئيس الشعبة الفرنسية فى جمعية الدراسات للتعرف به والتفاهم معه وقد تم اللقاء بين (دى لسبس) و (تالابو) فى مرسيليا قبل أن يغادر (دىلسبس) فرنسا فى طريقه إلى مصر(٢) ويؤكد هذه الواقعة ماذكره (هوبر) قنصل النمسا فى مصر من أن (دىلسبس) فى أثناء مساعيه للحصول على موافقة (سعيد) على مشروع القناة كان « يستخدم المقاييس التى أجريت منذ ثمانى سنوات بواسطة الخبراء النمسويين والفرنسيين ، إلى جانب البحوث التى قام بها (لينان)(٣) » .

وقد أكد (نجريللى) صلة (دىلسبس) بجمعية الدراسات وذلك فى تقرير رفعه فى ٢٦ ديسمبر ١٨٥٤ إلى وزير تجارة النمسا ، وفى هذا التقرير تحدث (نجريللى) عن (دىلسبس) بصفته عضواً فى الجمعية إذ ذكر أنه « بمجرد هدوء الأحوال فى أوروبا دب النشاط فى مصر من أجل الحصول على امتياز المشروع وكللت الجهود بالنجاح عندما حصل أحد أعضاء جمعية الدراسات وهو (فردينان دى لسبس) على الامتياز بحفر القناة »(٤) .

كما سجل المهندس الألمانى (دوفور فيرونس) عضو جمعية الدراسات حقيقة

---

(١) Oeuvres ... T. XII, P. 228.

(٢) Archives St Simoniennes, No. XIV, P 23 Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 228.

(٣) الوثائق النمسوية — الميكروفيلم No 1923, de Huber à Buol, en 2 Dec. 1854.

(٤) Sammarco : precis ... T. IV, P. 69.

علاقة (دى لسبس) بالسان سيمونيين فى رسالة منه إلى زميله النمسوى (نجريللى) فى ٢٧ يناير ١٨٥٥ وذلك عندما أعلن أن (دى لسبس) ذهب إلى مصر بناء على طلب (ارليه دوفور) و (انفانتان) اللذين رأيا فى تولى (سعيد) — الذى يرتبط (بدى لسبس) برابطة الصداقة الوطيدة — فرصة سانحة للحصول على موافقة والى مصر على تنفيذ المشروع ومن حسن الحظ لقد نجح (دى لسبس) فى مسعاه وحصل على هذا الامتياز المناسب (١) .

وبعد أن حصل (دى لسبس) على امتياز حفر القناة من والى مصر وجد أنه لابد من السفر إلى الآستانة للحصول على موافقة السلطان العثمانى على الامتياز ، ورأى أعضاء جمعية الدراسات وخصوصاً (نجريللى) وجوب السعى لشد أزر (دى لسبس) فى مساعيه فى الآستانة ، فرفع (نجريللى) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ تقريراً إلى الأرشيدوف (فردينان مكسمليان) شقيق امبراطور النمسا يحيطه علماً بالتطورات التى حدثت لمشروع توصيل البحرين ، وفى هذا التقرير كشف (نجريللى) النقاب عن حقيقة الروابط بين (دى لسبس) والسان سيمونيين ، إذ بعد أن استعرض (نجريللى) فى تقريره جهود جمعية الدراسات منذ إنشائها حتى وقت كتابة التقرير ذكر أنه « بعد أن عاد الهدوء والنظام إلى أوروبا عقب ثورات ١٨٤٨ أوفدت جمعية الدراسات (فردينان دى لسبس) إلى مصر بصفته مندوباً عنها يعرف والى مصر معرفة شخصية وثيقة ، وقد نجح (دى لسبس) فى الحصول على امتياز تنفيذ المشروع والسعى جار من أجل الحصول على الموافقة النهائية من حكومة الباب العالى وذلك بفضل جهود البارون (فون بروك) ممثل الامبراطورية النمسوية لدى الحكومة العثمانية (٢) » .

ويتفق قول (نجريللى) هذا مع ماذكره (دوفور) فى ٢٧ فبراير ١٨٥٥

---

(١) الوثائق النمسوية Lettre de Dufour Feronce à Negrelli en 27 Jan. 1855.

(٢) الوثائق المكسيكية بالمحفوظات النمسوية بفينا — الميكروفيلم (ملاحق البحث): Rapport de Negrelli à l'Arch. Ferd. Maximilien de Verone en 26 Fev. 1855.

فى الخطاب الذى وجهه إلى بلدية (تريست) وأرفق به نسخة من الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس)، وجاء فى خطابه أنه «بعد تولى (سعيد باشا) مقاليد الحكم فى مصر لم يفتهم (أعضاء جمعية الدراسات) أن الفرصة صارت سانحة لمعاودة النشاط من أجل مشروع القناة، حيث يعلمون أن ثمة علاقات ودية تقوم بين الباشا الجديد وبين (دى لسبس) الذى يعرفه أعضاء الجمعية تمام المعرفة ولذلك فقد قرروا فى الحال إرساله (أى دى لسبس) إلى القاهرة من أجل المشروع العظيم الذى استحوذ على اهتمامهم منذ أكثر من عشرين عاماً، وكان من نتيجة هذه الرحلة ذلك الامتياز الذى أرسل اليكم الآن نسخة منه، امتياز حفر القناة الذى حصل عليه دى لسبس باسم جمعيتنا»(١).

وفى ٣٠ يونيو ١٨٥٥ كتب (ارليه دوفور) إلى (نجريللى) يوضح الصلات التى قامت بين جمعية دراسات قناة السويس عموماً و (ارليه) خصوصاً وبين (دى لسبس) فذكر أنه فى عام ١٨٥٤ «تلقى (دى لسبس) دعوة رقيقة من والى مصر، فعبر لنا عن رغبته وأمله فى أن يحصل من الوالى على الاذن بحفر القناة، ولما كان مسيو (دى لسبس) يرتبط بنا منذ مدة طويلة ارتباطاً وثيقاً ويعلم تمام العلم جهودنا الطويلة الشاقة من أجل هذا المشروع العظيم، فقد استشارنى فيما يمكن أن يفيده هذا المشروع من الرحلة التى يزمع القيام بها إلى مصر، فطلبت منه أن يقدم على هذه المحاولة، وقدمنا له الوثائق التى كنا نملكها عن المشروع، وقد ودعته أنا و (انفانتان) فى ليون كما ودعه (تالابو) فى مرسيليا؛ وفى الواقع لم يكن بيننا وبين (دى لسبس) أى اتفاق مكتوب حيث أنه لم يتطرق الينا الشك فى أنه سوف يستأثر بالموضوع ويعتبره أمراً خاصاً به وحده وإنما هو عمل مشترك فيما بيننا؛ وعلى هذا الأساس ظلت المراسلات متبادلة بيننا وبينه»(٢).

---

(١) Sammarco : precis ... T. IV, P. 74.

(٢) Lettre d'Arlès Dufour à Negrelli en 20 Juin 1855 · Oeuvres .... T. XII, P. 238-245.

وفى الواقع فإنه منذ وصول (دى‌لسبس) إلى مصر أخذ يتبادل الرسائل مع أعضاء جمعية الدراسات وعلى الأخص مع (ارليه‌دوفور) ، وكانت رسائل (دى لسبس) تعبر عن ارتباطه الوثيق بهذه الجمعية . وليس أدل على ذلك من أنه بمجرد حصوله على‌الامتياز الأول أسرع فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ يخطر (ارليه‌دوفور) بالنتيجة التى وصل إليها ، وأرفق بخطابه صورة من المذكرة التى كتبها بتاريخ ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ ليرفعها للوالى يدعوه فيها إلى الموافقة على المشروع ، وصورة من الامتياز الذى عليه ، ثم تعليماته إلى المهندسين المصريين ، وقد جاء فى خطاب (دى لسبس) إلى (ارليه) قوله « وسوف تستغرق رحلتى نحو عشرين يوماً ومن المحتمل أن أعود إلى باريس فى النصف الأول من يناير وسوف نضع معاً القواعد النهائية لمشروعنا العظيم ، وحتى يحين ذلك الوقت أعتقد أنه من الأفضل أن تقوم (اى‌ارليه) من الآن بكل الخطوات والمحاولات التى ترونها مناسبة وضرورية وأن تسعوا لمقابلة الامبراطور . . . وأن تحاول الوصول نيابة عنى إلى اتفاق مع البارون (دى‌روتشلد) وغيره من الماليين . . . وأن توالى الاجتماع بأصدقائك فى فرنسا . . . ، ولا شك أنك ترى ضرورة الذهاب بأقصى سرعة إلى لندن حيث يسمح لك مركزك بمقابلة الوزراء والسفير الفرنسى هناك ، وكذلك الشخصيات السياسية الهامة ، وحيث يمكنك أن تجذب كبار أصحاب رءوس الأموال من الإنجليز إلى تأييد مشروعنا [١] . . . » .

هذه اللهجة التى خاطب بها (دى لسبس) (ارليه) تدل دلالة قوية على أن ثمة صلة وثيقة تربط بينهما ، وهذه التعليمات التى عهد إليه بتنفيذها لتدل على أنهما شريكان فى مشروع واحد ، ومما يؤكد الارتباط المتين بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات أن أول إذاعة لعقد الامتياز الأول نشرت فى أوروبا على أوراق تحمل اسم جمعية دراسات قناة السويس [٢] .

واستمرت المراسلات بعد ذلك بين (دى‌لسبس) وأعضاء جمعية الدراسات

---

(١) Lettre de De Lesseps à Arlès Dufour, du Caire, en 30 Nov. 1854 . Oeuvres .... T. XII, P. 228-229.

(٢) ساماركو : الحقيقة فى مسألة قناة السويس ، ترجمة طه فوزى ص ٣٦ .

ودية للغاية ، ففى ١٤ ديسمبر بعث (دى لسبس) برسالة إلى (ارليه) يبلغه فيها محاولة (سعيد باشا) التلميح للسلطان العثمانى بمشروع القناة ، وأن والى مصر يتودد للسلطان تمهيداً لطلب موافقته على المشروع . وقد أوضح (دى لسبس) فى هذه الرسالة تفاصيل ما يجرى بين السلطان والوالى فذكر أن السلطان العثمانى بعث إلى (سعيد باشا) معبراً له عن شكره للمعونة التى يقدمها له (سعيد) فى حرب القرم وبأسف لفقد سفينتين حربيتين مصريتين ، وأن (سعيداً) رد على السلطان بأن كل تضحية تهون من أجل سلامة الدولة ، ثم تحدث (سعيد) عن المزايا التى يمكن أن تعود من وراء تكوين شركات برءوس أموال من دول متعددة لتنفيذ المشروعات التى تعود بالنفع على أقاليم الامبراطورية العثمانية ومنها مصر ، تلك المشروعات التى يعتبر مشروع القناة واحداً منها ، وأضاف الوالى إلى ذلك أنه لا يشك فى أن السلطان سوف يوافق على مشروع القناة .

ولقد أبلغ (دى لسبس) (ارليه) فى هذه الرسالة نفسها أن انجلترة ـ عن طريق (بروس) قنصلها فى مصر ـ تحاول التأثير على (سعيد) لعرقلة مشروع القناة ، وعبر (دى لسبس) عن رأيه فى طريقة تمويل المشروع فقال إنه يفضل إتاحة الفرصة للأفراد العاديين للمساهمة فيه بدلا من قصرها على كبار الماليين ، واردف (دى لسبس) قائلا . « ولم يسمح لى رحيل السفينة الإنجليزية بأن أرسل إليك (مخاطبا ارليه) رأيى فى تكوين شركتنا التى يمكن أن يفيد منها كبار الماليين فى باريس ولندن ، فليس من الحكمة أن نقدمها لهم لقمة سائغة ، بل يجب أن نتيح للأفراد فرصة الاكتتاب فى المشروع . . . » وقد ذكر (دى لسبس) كذلك أن رحلته الاستكشافية (إلى البرزخ) قد تأجلت إلى يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٥٤ وذلك حتى تتم الاستعدادات ، « وكل شىء يسير على ما يرام » وفى ختام هذه الرسالة طلب (دى لسبس) من (ارليه) أن يعمل للتأثير على الرأى العام فى انجلترة ، « واعمل وسوف ينصرك الله (١) » .

---

(١) Lettre de De Lesseps à Arlès Dufour en 14 Dec. 1854 · Oeuvres de St. Simon et d'Enf. T. XII, P. 229,

De Lesseps : Lettres, journal et documents .. T. I, P 57 59.

وما كان (دى‌لسبس) ليكتب كل هذه التفاصيل الدقيقة عن اتصالات (سعيد باشا) بالسلطان من أجل المشروع ، ومحاولة القنصل الإنجليزى عرقلة تنفيده لولا أن الأمر يهم (ارليه) كما يهم (دى‌لسبس) نفسه لاشتراكهما معاً فى السعى من أجل تحقيق هدف مشترك .

وفى ١٦ ديسمبر ١٨٥٤ كلف (دى‌لسبس) (ارليه) بشراء بعض الهدايا الثمينة من الذهب والفضة على نفقة جمعية الدراسات لكى يقدمها (دى لسبس) إلى الموظفين المصريين الذين عهد إليهم الباشا بالسهر على خدمة (دى لسبس) فى أثناء إقامته فى مصر أو الذين سوف يساعدونه فى رحلته المرتقبة إلى برزخ السويس .

ولقد كانت هذه الرسائل من (دى‌لسبس) ودية للغاية وتدل دلالة كافية على الرابطة بين (دى‌لسبس) وجمعية الدراسات ، وعلى ولائه لها فى ذلك الوقت لدرجة أن (ارليه) أخذ يهدىء المخاوف التى ساورت الأعضاء الألمان فى جمعية الدراسات الذين كانوا يخشون انشقاق (دى‌لسبس) عن الجمعية وإبعادها عن المساهمة فى تنفيذ مشروع القناة (١) .

وقد سجل (ارليه) ما تضمنته مراسلات (دى‌لسبس) إليه فى رسالة بعث بها فى ٢٠ ديسمبر ١٨٥٤ إلى زميله المهندس النمسوى (نجريللى) ، وفى هذه الرسالة تحدث (ارليه) عن (دى لسبس) ووصفه بأنه « صديقنا وشريكنا » وأضاف إلى ذلك أنه (أى ارليه) قد اتفق مع الأب (انفانتان) على عدم اتخاذ أية خطوة أو نشر أية أخبار فى الصحف عن مشروع القناة إلا بعد وصول (دى لسبس) إلى فرنسا ، ولما كان (دى لسبس) لن يصل إلى فرنسا قبل نهاية يناير فقد أخذ (ارليه) وزملاؤه يتباحثون فى أنسب الوسائل لتكوين الشركة العالمية ، كما كتبوا إلى (دى لسبس) لكى يتصل بالبارون (دى بروك) علّه يستطيع مساعدتهم فى الحصول على موافقة السلطان العثمانى (٢) .

☆ ☆ ☆

---

(١) Oeuvres ... T. XII, P. 251

(٢) Sammarco . precis ...., T. IV, F. 69.

وبينما كان (دىلسبس) يعمل فى القاهرة من أجل المشروع لم يقف أعضاء جمعية الدراسات جامدين بل نشطوا هم كذلك وبدلوا من جانبهم جهودا طيبة لتأييد مساعى (دىلسبس) ، ففى ٥ يناير رفع (ارليه دوفور) إلى الارشيدوق (فرديناندمكسمليان) مدكرة عن مشروع القناة ومدى ما بدلته الجمعية من جهود من أجل تنفيذه منذأن تكونت الجمعية فى عام ١٨٤٦ ، واعتبر (ارليه) أن تعيين البارون (دى بروك) ممثلا للنمسا فى الاستانه ثم تولية (محمد سعيد) بعد (عباس باشا) إنما يعتبران طالع خير بالنسبة للمشروع ويبشران بأن تنفيذه قد صار وشيكا، وأشار (ارليه) فى مذكرته إلى المعارضة التى يلقاها المشروع من جانب انجلتره ، وأبدى تعجبه من معارضة انجلتره المشروع فى الوقت الذى تدعى فيه أنها تمتشق الحسام صد روسيا (فى حرب القرم) من أجل المدنية وحرية التجارة واستقلال أوروبا . وأوضح (ارليه) للأرشيدوق كيف أن ممثلى انجلتره فى القاهرة وباريس وفيناوالاستانة يسعون جاهدين منأجل عرقلة تنفيذ مشروع القناة ولذلك فقد اختتم (ارليه) مدكرته راجياً الأرشيدوق أن يضع المشروع تحت رعايته ورعاية أخيه الإمبراطور ، وأن يعمل على أن تقف النمسا إلى جانب فرنسا لتأييد مشروع القناة(١).

وبعد أن قام (دىلسبس) برحلته الاستكشافية فى برزخ السويس كتب فى ١٦ يناير ١٨٥٥ من القاهره إلى (ارليه) يحيطه علماً بنتائج رحلته فى البرزخ ، كما حدثه عن «شركتنا التىسوف نهتم بتكوينها معاً فى فرنسا» وأضاف (دىلسبس) إلى ذلك قوله فى نفس الرسالة « وأنا على يقين من أننى إذ صدقتك فقد اخترت صنو نفسى (un autre moi-mame) ، وإننى لأود أن تكون خليفتى إذا أراد الله »(٢).

وفى ١٧ يناير كتب (دىلسبس) رسالة أخرى إلى (ارليه) يعتبره فيها

---

(١) الوثائق النمسوية — الميكروفيلم. Memoire d'Arlès Dufour à l'Arch. Ferd. Maximilien en 25 Janvier 1855.

(٢) Oeuvres... T XII, P. 230.

لاصديقاً له فقط بل ويعده شريكا له كذلك ، ويبدو له (أى ارليه) أنه قد خلق لكى يكون رئيس مجلس إدارة (شركتهم)(١)

وفى رسالتين إحداهما إلى وزير تجارة النمسا ، والأخرى إلى وزيرخارجيتها ذكر (نجريللى) أن البارون (فون بروك) ممثل النمسا فى الاستانة كان يؤيد بحرارة الخطوات التى يخطوها هناك مسيو (دىلسبس) من أجل الحصول على موافقه السلطان العثمانى على مشروع القناة لحساب جمعية دراسات قناة السويس(٢)، ولا شك أن جمعية الدراسات وهى تطلب من البارون (فون بروك) أن يسعى لمساعدة (دىلسبس) فى الحصول على موافقة السلطان على مشروع القناة كانت تعتقد أن هذه المساعدة إنما هى لحساب الجمعية ذاتها وليست لصالح شخص غريب عنها أو دخيل عليها ، أضف إلى هدا أن البارون (فون بروك) كان نفسه عضوا فى جمعية الدراسات ويؤيد مساعيها من أجل المشروع ، ولم تكن الجمعية لتقدم هذه المعونة إلى (دى لسبس) إلا إذا كان يعمل فى نطاق الجمعية ومن أجل تحقيق هدف مشترك لصالح جمعية الدراسات ذاتها .

وبينما (دى لسبس) يباشر نشاطه فى القاهرة والبارون (فون بروك) يبدل مساعيه فى الآستانة كان أعضاء جمعية الدراسات ينشطون فى العواصم الأخرى : فى فينا وباريس ، فقد طلبت الجمعية مقابلة الإمبراطور (نابوليون الثالث) وسمح لها بهذه المقابلة ، فاستقبلهم الإمبراطور فى ٤ يناير ١٨٥٥ استقبالا طيباً مشجعاً. ورفع أعضاء الجمعية إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) مذكرة عن المشروع استهلوها بشكره على اهتمامه بنشاط جمعية دراسات قناة السويس ، وراحوا يؤكدون أن شق قناه فى برزخ السويس قد أصبح أخيراً أمراً مقبولا لدى الرأى العام الأوروبى،وأن الوقت الذى سوف تهتم فيه الدول الأوروبية بهذا المشروع

---

(١) Ibid.

(٢) Arch. Autrichiens, 52, 1855, Société d'Etudes du Canal de Suez, de Negrelli au Ministie de Commerce autrichien, ad (15) D. A, Avril 1355, Vienne, Piece-jointe . Memoire de Negrelli au Ministre des Affaires Etrangères en date de Verone. en 20 Mars 1855, Soc, d' Et.du Canal de Suez No, 52, 1855,

اهتماما جدياً ليس ببعيد . وفى هذه المذكرة عمد أعضاء جمعية الدراسات إلى تلخيص العقبات التى قالوا إنها مازالت تقف دون تنفيذ المشروع فوصفوها بأنها ذات شقين ، فهى سياسية من ناحية ، حيث أنه لم يتضح بعد موقف بعض الدول إزاء المشروع ؛ وفنية من ناحية أخرى حيث أن الرأى لم يستقر نهائياً على اختيار الاتجاه الذى سوف نسير فيه القناه بين البحرين وهل ستكون مستقيمة أو غير مباشرة .

واستمر تقرير الجمعية إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) يقول « إن الأعمال الأولى التى قامت بها جمعية الدراسات والتى كان الهدف منها وضع مشروع قناة مباشرة بين البحرين لم يترتب عليها سوى إثبات تساوى البحرين ، ولذلك فقد صار من الواجب إتمام هذه البحوث بوضع مشروع كامل مفصل ، لايوجه إليه أى نقد ولا يحيط بأفضليته أدنى شك وفى هذه الحالة سوف يسافر مهندسو جمعية الدراسات إلى مصر لمتابعة بحوثهم وتحديد الاتجاه النهائى للقناة .

« ولا يغيب عن ذهن جلالتكم أن جمعية دراسات قناة السويس التى أنشأناها منذ عشر سنوات والتى تتمثل فيها دول أوروبا الكبرى وتحمل طابعاً عالمياً قد قد أنشئت بحيث يمكن تحويلها بسهولة إلى شركة لتنفيذ المشروع بمجرد أن تبدى الدول الأوروبية بالاتفاق مع الباب العالى — رغبتها فى تنفيذه ، وتقدم الضمانات الكافية لحياد القناة ، وهى أمور لابد من توفرها لتأمين الأموال التى سوف تستخدم فى تنفيذ المشروع » .

وفى ختام مذكرتها طلبت الجمعية أن يشمل الإمبراطور مشروع القناة بحمايته وتأييده لدى الحكومة العثمانية والحكومة المصرية ؛ وأن يعمل على جمع كلمة الدول الأوروبية من أجل تحقيق « إحدى الأفكار العظيمة التى جالت بخاطر الإمبراطور (نابوليون الأول)» . وقد وقع على هذه المذكرة كل من (انفانتان) و (نجريللى) و (تالابو) عن نفسه و بالنيابة عن زميله الانجليزى (روبرت ستفنسون)[1].

---

(١) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 241-243.

وتدل هذه المذكرة التى رفعتها جمعية الدراسات إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) على أن الجمعية كانت لاتزال فى ذاك الوقت يدب فيها النشاط وأن همتها لم تفتر ؛ وأنها لم تكن تركن إلى مساعى (دى لسبس) وحده بل كانت تبذل مساعيها هى الأخرى إلى جانب مساعى (دى لسبس) لتشد من أزره ، كما تدل هذه المذكرة أيضاً على أن جمعية الدراسات لم يكن قد استقر رأيها بعد على اختيار أى من المشروعين المباشر أو غير المباشر لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر .

وقد لقيت جمعية الدراسات كل تشجيع من جانب الإمبراطور الذى طلب من أعضائها الإسراع بتحويلها إلى هيئة لتنفيذ المشروع وإعداد خطة لتنظيم الشركة العالمية التى ستقوم بتنفيذه . وفى الفترة التى أمضاها أعضاء جمعية الدراسات فى انتظار (دى لسبس) الذى سافر إلى الآستانة للحصول على موافقة السلطان على فرمان الامتياز عكف هؤلاء على وضع مشروع تنظيم الشركة ولم يلبثوا أن رفعوه إلى الإمبراطور فى أواخر فبراير ١٨٥٥ .

وقد كان هذا التنظيم الذى وضعته جمعية الدراسات لمجلس إدارة لشركة العالمية لقناة السويس تنظيما فريدا إذ كانت تمثل فى مجلس إدارة الشركة الدول الكبرى الثلاث : انجلترة وفرنسا والنمسا إلى جانب مصر ، ووزعت مناصب الإدارة فى هذا المجلس (طبقا لهذا التنظيم) توزيعا عادلا بين الدول الثلاث بحيث لم يكن لأية دولة منها امتياز على غيرها ، ولو أن مصر لم تكن ممثلة فى هذا المجلس على قدم المساواة مع الدول الأوروبية الثلاث ، لأن مصر كان يمثلها فى مجلس الإدارة ستة من الأعضاء فقط بينما كان يمثل كلا من انجلتره وفرنسا والنمسا إثنا عشر عضواً .

وقد وضع هذا التنظيم مجلس إدارة الشركة تحت رعاية رؤساء الدول الأربع : مصر وانجلتره وفرنسا والنمسا فنص على تعيينهم (رؤساء شرف) فى مجلس الإدارة ؛ وكان من المفروض — طبقاً لهذا التنظيم — أن يمثل فرنسا أحد أمراء الأسرة المالكة وينوب عنه الكونت (دى مورنى De Morny) رئيس الهيئة التشريعية (Corps Legislatif) ، وأن يمثل النمسا الأرشيدوق (مكسمليان)

وينوب عنه البارون (دى‌بروك) الذى صار وزيرا المالية ، و (دى توجنبرج) وزير التجارة ؛ وأن يمثل انجلتره دوق (نورثمبرلاند) وينوب عنه رئيس مجلس شركة الهند ؛ وأن يمثل مصر الوالى (محمد سعيد) وينوب عنه (أدهم باشا) وزير خارجيته . وإلى جانب هؤلاء الرؤساء كان مجلس الإدارة يضم ممثلين للدول الأربع المذكورة بحيث يكون عدد هؤلاء اثنى عشر عضواً من كل من انجلتره وفرنسا والنمسا وستة أعضاء فقط يمثلون مصر .

وفى هذا التنظيم احتصت جمعية الدراسات (فردينان دى‌لسبس) بمنصب المدير العام ؛ ثم عهدت بالمراكز الفنية إلى أربعةمن المهندسين وهم (بولان‌تالابو) ويمثل فرنسا و (نجريللى) ويمثل النمسا ؛ و (ستفنسون) ويمثل انجلتره ؛ أما مصر فكان يمثلها (لينان دى بلفون(١)) . وفى هذا التنظيم الذى وضعته جمعية الدراسات لمجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس راعت الجمعية تمثيل الدول الأوروبية الكبرى الثلاث : انجلتره وفرنسا والنمسا بنفس الطريقة التى اتبعت فى تنظيم جمعية الدراسات منذ بداية تكوينها فى عام ١٨٤٦ مع ضم مصر إلى التنظيم الجديد كما أن الجمعية لم تغفل (دى‌لسبس) ولم تغمط حقه ؛ بل أنها قدرته وقدرت جهوده كل التقدير فوضعته فى منصب رئيس مجلس الإدارة ، وهو تقدير لم يقابله (دى‌لسبس) بالمثل حيث أغفل ضم أعضاء جمعية الدراسات إلى الشركة التى كونها فيما بعد .

وقد عبر الإمبراطور (نابوليون الثالث) عن رضاه عن هذا التنظيم وطلب من أعضاء جمعية الدراسات الإسراع بتحويل الجمعية إلى هيئة للتنفيذ على أساسه(٢).

كما بعثت جمعية الدراسات بصورة من هذا التنظيم إلى (دى‌لسبس) وهذا

---

(١) الوثائق الفرنسية — الميكروفيلم (ملاحق البحث) :
Organisation du Conseil d'Administration de la Compagnie Universelle du Canal de Suez.

(٢) Oeuvres ... T. XII, P. 242.

يدل على أنهم يطلعونه أولا بأول على جهودهم من أجل المشروع الذى يهتم به هو أيضاً فى ناحية أخرى من العالم .

وفى ٢٠ مارس ١٨٥٥ رفع (نجريللى[١]) نسخة من هذا التنظيم إلى وزارة الخارجية النمسوية راجياً من وزير الخارجية وكذلك من البارون (دى بروك) الذى صار وزيراً المالية العمل على أن تظل النمسا متمسكة بالأسس التى قامت عليها جمعية الدراسات والتى قام عليها كذلك هذا التنظيم ، كما طلب أن تسمح له الحكومة النمسوية بالسفر إلى باريس لحضور الاجتماع الذى يزمع مهندسو جمعية الدراسات عقده فيها [٢] .

ذلك أنه لما كان أعضاء جمعية الدراسات لم يستقروا على مشروع معين ولم يصلوا إلى رأى نهائى بخصوص الاتجاه الذى سوف تسير فيه القناة بين البحرين (مباشر أو غير مباشر) فقد تقرر وجوب اجتماع مهندسى الجمعية فى باريس عندما يعود إليها (دى لسبس) وقد كتب (نجريللى) إلى (ارليه) فى ٣٠ أبريل سنة ١٨٥٥ يرجوه أن يخطره بالوقت الذى سوف يحدده الأب (انفانتان) لاجتماع مهندسى الجمعية فى باريس عقب عودة (دى لسبس) وذلك لكى يتخذ (نجريللى) العدة لحضور هذا الاجتماع ، « وسنظل عند رأينا فى وجوب العمل متماسكين متضامنين لا يتطرق اليأس إلى نفوسنا أو يتسرب الضعف إلى همتنا من أجل بلوغ هدفنا النبيل : قناة السويس [٣] » . وقد كتب البارون (دى بروك) إلى (دى لسبس) فى ٢٠ مايو ١٨٥٥ يخبره بأن (نجريللى) سوف يذهب إلى باريس حيث اتفق رؤساء المجموعات الثلاث فى جمعية الدراسات على الاجتماع هناك بعد عودته (أى دى لسبس) من مصر ، ورجاه (دى بروك) أن يمر بفينا وهو فى طريقه إلى باريس حتى تتاح له فرصة مقابلته والتفاهم معه بخصوص

---

(١) كان (نجريللى) وقتئذ يشغل منصب مدير المنشآت العامة فى فينا

(٢) الوثائق النمسوية Lettre de Negrelli au Ministre des Affaires Etrangeres en 20 Mars 1855.

(٣) الوثائق النمسويه Lettre de Negrelli à Arlès en 30 Avril 1855; Oeuvres ... T. XII P. 232.

تكوين الشركة العالمية التى سيعهد إليها بتنفيذ مشروع القناه [١] .

ولا شك أن أعضاء جمعية الدراسات ما كانوا يرجئون اجتماعهم فى باريس إلى ما بعد عودة (دى لسبس) لولا أنهم كانوا يعتبرونه شريكا له أهميته بالنسبة لهم وللمشروع .

وبينما (انفانتان) و (ارليه) يسعيان جاهدين فى باريس من أجل استمرار اهتمام الإمبراطور (نابوليون الثالث) بمشروع القناة ، وبينما (نجريللى) و (دوفور فرونس) والبارون (دى بروك) يعملون على بقاء النمسا مرتبطة بجمعية الدراسات والإبقاء على الطابع الدولى أو العالمى للمشروع كان (دى لسبس) يبذل جهده هو الآخر فى القاهرة لكى يسير المشروع قدماً فى طريق التنفيذ ولكن بالطريقة التى ارتآها لتحقيق أطماعه ونيل المجد لشخصه بدلا من أن يسير على النهج الذى رسمته جمعية الدراسات .

وبينما يتخذ مهندسو جمعية الدراسات الأهبة للاجتماع فى باريس فى يوليو ١٨٥٥ بدا الشك يساورهم فى حقيقة شعور (دى لسبس) نحو الجمعية التى ذهب إلى مصر باسمها ، وأخذ القلق ينتابهم لمحاولة (دى لسبس) قطع الصلات التى تربطه بأعضاء الجمعية ، وأخذوا يشعرون بأنه يريد أن يستأثر بمشروع القناة دونهم وأنه صار يعتبر المشروع عملا خاصاً به يقوم هو بتنفيذه دون اشتراك جمعية دراسات قناة السويس .

* * *

مظاهر انشقاق (دى لسبس) :

ولم تلبث مخاوف أعضاء جمعية الدراسات أن تحققت وبدت لهم نوايا (دى لسبس) سافرة عندما وجدوا أن خطاباتهم إليه لا تحظى برد ، وبلغهم

---

(١) Lettre du Baron de Bruck à M. De Lesseps en 20 Mai 1855 Oeuvres ... T. XII, p. 235-236 . Roux, J. Ch. · L'Isthme ... T. I, p. 235.

أنه حانق عليهم بسبب تقديمهم « مشروع تنظيم مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس » إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) فى فبراير ١٨٥٥ ثم إلى الحكومة النمسوية فى مارس ، دون أن ينتظروا وصوله إلى باريس ، مع العلم بأن (دى لسبس) هو الذى عهد إلى (ارليه) بالسعى لدى الإمبراطور ، كما أن جمعية الدراسات لم تقدم هذا التنظيم إلا بناء على طلب الإمبراطور كما سبق القول، وقد وافق الإمبراطور على التنظيم الذى وضعته جمعية الدراسات وأعجب به وتعجل الجمعية لكى تكون الشركة التى ستقوم بتنفيذ مشروع القناة حتى تكون مساعيه الدبلوماسية لتأييد المشروع على أساس موجود فعلا ، وإلى جانب ذلك فإن جمعية الدراسات لم تغمط (دى لسبس) حقه فى هذا التنظيم بل جعلته مديراً عاماً للشركة ، ولذلك فلا محل لغضب (دى لسبس) .

ومنذ أواخر فبراير ١٨٥٥ أخذ (دى لسبس) يفصح عن حقيقة نواياه عندما أبلغ أخاه (تيودور) فى ٢٦ فبراير عام ١٨٥٥ رأيه فى جمعية الدراسات بقوله إنها أصبحت فى ذمة التاريخ وأنكر قيام أى صلة بينه وبين أحد من أعضائها(١) وذلك بسبب تقديم الجمعية لمشروع التنظيم السابق ذكره إلى الإمبرطور دون إخطار (دى لسبس) به سلفا .

وقد تأكدت هذه النوايا عندما أبلغ (دى لسبس) البارون (دى بروك) فى ٤ مايو ١٨٥٥ رغبة الوالى فى اختياره هو والمهندس النمسوى (نجريللى) وحدهما من بين أعضاء جمعية الدراسات ضمن الأعضاء المؤسسين فى الشركة الجديدة عندما يتم تكوينها ، وقد كان هذا التصرف من جانب (دى لسبس) موضع تعجب (البارون دى بروك) نفسه فطلب من (دى لسبس) أن يسعى لدى الوالى لكى يضم إلى الشركة الجديدة بقية أعضاء جمعية الدراسات ، ورغم أن (دى لسبس) تذرع بأن هذا الاختيار قد تم بناء على رغبة (سعيد باشا(٢)) فقد كان هذا الاختيار ولاشك بإيحاء من (دى لسبس) نفسه باعتباره صاحب

---

(١) De Lesseps · Souvenirs ... T. II, p. 151-152.

(٢) Ibid, p. 232.

المشروع ولم يكن الوالى ليتخذ رأياً بصدد المشروع إلا بعد استشارة (دى لسبس) خصوصاً وأن (سعيد باشا) لم يكن يضيره دخول هذا أو ذاك من أعضاء جمعية الدراسات فى الشركة الجديدة ، وقد كان عدم اختيار الأعضاء البارزين فى جمعية الدراسات مثل (انفانتان) و (ارليه) و (تالابو) للدخول فى الشركة الجديدة أوضح دليل على تنكر (دى لسبس) لشركائه وأكبر مظهر لجحوده وتنكره لهيئة كانت بلا شك صاحبة فضل عليه وعلى المشروع .

وإلى جانب اهمال الرد على رسائل أعضاء جمعية الدراسات فإن (دى لسبس) لم يشأ أن يخطرهم بموعد عودته إلى باريس ، بل وصل إلى العاصمة الفرنسية فى أوائل يونيو عام ١٨٥٥ دون علمهم ، وتجنب بعد وصوله أن يتصل بهم أو يلتقى بأحد منهم ، ولم يلتق به (ارليه) إلا بطريق الصدفة وبعد عودته بثمانية أيام (١) .

كما طفق (دى لسبس) يعمل على الوقيعة بين جمعية الدراسات وكبار الشخصيات فى فرنسا ، تلك الشخصيات التى أفلح أعضاء الجمعية و (ارليه) خصوصاً فى كسب ثقتها وتأييدها للجمعية فى مشروع القناة ، وكان (دى لسبس) يهدف من وراء ذلك إلى إضعاف مركز الجمعية حتى تعجز عن منافسته وحتى يستطيع هو أن يجعل التأييد يتحول إليه فيتدعم مركزه فى فرنسا . ومع أن (دى لسبس) اعترف – فى رسالة منه إلى (ارليه) بتاريخ ١٨ يونيو ١٨٥٥ – بقيام علاقات بينهما بخصوص مشروع القناة إلا أنه أعلن فى نفس الرسالة أن الشركة العالمية التى كلفه الوالى بتكوينها ليست مدينة لجمعية الدرسات التى قامت سنة ١٨٤٦ بأكثر مما تدين به لجميع من قاموا بأبحاث مشتركة أو فردية بخصوص المشروع منذ خمسين عاما (٢) . وقد علق (ارليه) على انشقاق (دى لسبس) بقوله إنه « إذا استمر (دى لسبس) فى غيه وظل على اعتقاده بأن مشروع القناة

---

(١) Oeuvres ... T. XII, p. 244.

(٢) Lettre de De Lesseps à Arlès en 1855 .
De Lesseps · Souvenirs ... T. II. 231.

قد أصبح فى جيبه بمجرد حصوله على الامتياز فإننا سنظل على تمسكنا بجمعية الدراسات أكثر من أى وقت مضى ، لأن المشروع ليس مصرياً أو تركيا فحسب؛ وإنما هو مشروع أوروبى بل وعالمى، ويجب أن تمثل الشركة التى تقوم بتنفيذه الدول التى يهمها المشروع ولا تكون منحة من فيض (سعيد باشا) لهذا أو ذاك من أصدقائه[١] ».

وهكذا كان (ارليه) يعتقد أن الحصول على الامتياز من (سعيد باشا) ليس معناه أن نجاح تنفيذ المشروع قد صار مضمونا وذلك فى حين أن انجلتره لا تزال تقف موقف المعارضة الشديدة من مشروع القناة وتحاول إحباطه والقضاء عليه . وكان (ارليه) يرى أنه لاسبيل للقضاء على خطة انجلتره لعرقلة المشروع إلا بتعاون الدول فى تنفيذه على الأساس الذى قامت عليه جمعية الدراسات ؛ أما استئثار (دى لسبس) بتنفيذ المشروع فإن من شأنه زيادة حدة معارضة انجلتره الأمر الذى يهدد بفشل المشروع .

* * *

اسباب انشقاق (دى لسبس) :

إن تنكر (دى لسبس) لجمعية الدراسات ليدعونا إلى البحث عن الأسباب التى جعلته ينشق على الجمعية وينسى ماضيه معها وصلاته بأعضائها وينكر ماقدموه له من بحوث كانت له عوناً فى نشاطه ومساعيه . وكان من الطبيعى أن يسوق (دى لسبس) الأسباب التى تبرر موقفه من جمعية الدراسات . ورغم أن (دى لسبس) أسر إلى أخيه (تيودور) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ برغبته فى الانفصال عن السان سيمونيين بدعوى أنهم قابلوا الإمبراطور وقدموا له مشروع تنظيم الشركة العالمية لقناة السويس قبل وصول (دى لسبس) إلى فرنسا إلا أن (دى لسبس) لم يستطع التمسك بهذه الحجة طويلا أو حتى المجاهرة بها ؛ ذلك

---

(١) Lettre d'Arlès Dufour à Negrelli en 20 Juin 1855 Oeuvres .... T. XII, P. 245

أن السان سيمونيين لم يقابلوا الامبراطور إلا بناء على طلب (دىلسبس) نفسه ، ولم يقدموا مشروعالتنظيم إلا بعد ما طلب منهم الامبراطور ذلك ، كما أن تمسك (دى لسبس) بهده الحجة قد يحمل معنى الإساءة إلى شخص الإمبراطور ، ولذلك طفق (دى لسبس) يبحث عن ذريعة أخرى يستطيع أن يستند إليها فى تبرير انشقاقه عن جمعية الدراسات ، وقد سنحت له الفرصة عند ما نشر (تالابو) فى أول مايو ١٨٥٥ مقالا دعا فيه إلى توصيل البحرين المتوسط والأحمر بقناة غير مباشرة ، فاسرع (دى لسبس) وبعث فى ٤ مايو ١٨٥٥ رسالة إلى البارون (دى بروك) أعرب فيها عن أسفه لاصرار (ارليه دوفرر) على تأييد (تالابو) والتمسك بمشروع لا يرتضيه والى مصر بدعوى أن القناة غير المباشرة تخترق داخلية البلاد بدلا من أن تشق البرزخ نفسه(١) .

وقد أكد ذلك قنصل النمسا فى مصرعند ما كتب إلى وزير الخارجية النمسوية فى ١٧ مايو ١٨٥٥ أن تمسك (تالابو) بالمشروع غير المباشر للقناة كان من من الأسباب التى جعلت (دى لسبس) يستبعد نهائياً مشاركة الأب (انفانتان) وأتباعه فى تنفيذ المشروع(٢) . ومع ذلك فقد عبر القنصل النمسوى فى رسالته هذه عن أمله فى عدم تأزم الأمور بين الفريقين وفى أن تنضم جمعية دراسات قناة السويس إلى الشركة العالمية التى أسسها (دى لسبس) ومعنى ذلك أن قنصل النمسا لم يكن يرى فى تعبير (تالابو) عن رأيه(٣) بصدد القناة غير المباشرة مبرراً لهذا الانشقاق بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات .

ومع ذلكفقد استمر(دى لسبس) يستند إلى هذه الحجة فى رغبته فىالانفصال عن جمعية الدراسات فكتب فى ٢٨ يونيو ١٨٥٥ إلى البارون(دى بروك) وزير مالية النمسا بأن المقال الذى نشره (تالابو) فى صحيفة (العالمين) فى عددها الصادر فى أول مايو ١٨٥٥ مؤيداً المشروع غير المباشر أى توصيل البحرين بقناة تعبر النيل وتغذيها مياهه كان سبباً — كما يقول (دى لسبس)ـ فى بلبلة الخواطر بشكل

---

(١) Roux : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I, p, 234.

(٢) الوثائق النمسوية (الميكروفيلم) .De Huber a Boul en 17 Mai 1855

(٣) أنظر مشروع (تالابو) ص ١١٩

يدعو إلى الغضب إذ نتج عن ذلك أن صار البعض يعتقد أن حفر القناة أمر مستحيل التنفيذ ، واعتقد البعض الآخر أنه لا يمكن حفرها إلا بجهودات جبارة وتكاليف باهظة فوق الطاقة ، وإنه ازاء اصرار (تالابو) على التمسك بالمشروع غير المباشر وتأييد بقية أعضاء الجمعية له باعتباره المشروع الوحيد الذى يمكن تنفيذه ـ وهو مالا يريده والى مصر ـ فإنه (أى دى لسبس) يفضل قطع العلاقات بينه وبين جمعية الدراسات[1] . كما تذرع (دى لسبس) بهذه الحجة للبارون (دى بروك) لتبرير عدم اختيار (ارليه) و (انفانتان) ضمن الأعضاء المؤسسين فى الشركة التى كان يسعى لتكوينها .

وقد أيد هذا الإدعاء عدد من الكتاب الذين دافعوا عن موقف (دى لسبس) رغم اعترافهم بأن تصرفه لا ينطوى على الوفاء أو الإخلاص ومن هؤلاء الكتاب (كورو Coureau) و (Micard) اللذان التمسا له الأعذار كما التمسها هو لنفسه لتبرير موقفه من جمعية الدراسات وتعليله بتمسك (ارليه) وغيره من أعضائها بمشروع القناة غير المباشرة ، وهكذا أراد (دى لسبس) أن يدخل فى روع العالم أنه انفصل عن جمعية الدراسات من أجل مصلحة مشروع القناة نفسه لا من أجل مصلحة شخصية .

ولكن الحقيقة فى رأينا أن (دى لسبس) أراد أن يتخلص من جمعية الدراسات حتى يخلو له الطريق لخدمة مآربه ، ولقد كان (دى لسبس) متجنياً عند ادعائه « أن جمعية الدراسات ليس لها وجود وأنها قد أصبحت فى ذمة التاريخ وليس هناك ما يدعو إلى إحيائها مرة أخرى » فقد رأينا أن جمعية الدراسات كانت فى ذلك الوقت تقوم بنشاط ظاهر من أجل تنفيذ المشروع وتأييد (دى لسبس) فى مساعيه الأمر الذى يدل على حيويتها ، وليس أدل على نشاطها كذلك من أنها كانت فى ذلك الحين على وشك أن تعقد اجتماعاً فى باريس يحضره رؤساء المجموعات الثلاث للاتفاق على خطة بشأن مستقبل المشروع ، ثم إنه كيف تكون الجمعية

(١) Lettre de De Lesseps à M. le Baron de Bruck à Vienne, de Londres, 28 Juin 1855.

فى ذمة التاريخ فى حين أنها كانت تبذل مساعيها لدى الحكومتين النمسوية والفرنسية وتعد العدة للاجتماع فى باريس عند عودة (دى لسبس) من مصر ؟

ويدحض القول بأن جمعية الدراسات « لا وجود لها » تقدم الجمعية بمذكرتها المعروفة إلى الإمبراطور (نابليون الثالث) فى يناير سنة ١٨٥٥ وهى المذكرة التى أكدت فيها أنها لم يستقر رأيها بعد على الاتجاه الذى يجب أن تسير فيه القناة وأنه لابد من اتمام البحوث للوصول إلى تحديد هذا الاتجاه ، وأنه من أجل الاستقرار نهائياً على اختيار اتجاه القناة كان فى نية مهندسى جمعية الدرسات القيام بأبحاث مشتركة على الطبيعة وفى المنطقة التى سوف تشقها القناة على حساب الجمعية، وذلك من أجل القضاء على اختلاف وجهات النظر بخصوص اتجاه القناة وهى العقبة الوحيدة الباقية قبل تكوين الهيئة التى سوف تنفذ المشروع[١] .

ولقد كان من الممكن بعد هذه الدراسة أن يقتنع أنصار القناة غير المباشرة وخاصة (تالابو) بوجهة نظر أنصار القناة المستقيمة ، خصوصاً وأن الأدلة التى يستند إليها (نجريللى) فى أنه من الممكن توصيل البحرين بقناة مستقيمة لم يكن (نجريللى) قد قدمها بعد إلى جمعية الدراسات ، وقد عبر (نجريللى) نفسه عن اعتقاده بأنه من المحتمل موافقة أعضاء جمعية الدراسات جميعاً على المشروع المباشر لو ثبت لديهم أنه ممكن التنفيذ واعتقد أنهم سوف يسلمون بوجهة نظره ويؤيدون المشروع المباشر بعد أن يطلعوا على نتائج البحوث التى قامت بها مجموعته النمسوية فى الخليج البيلوزى[٢] .

كما أن (نجريللى) بعد أن اطلع على المقال الذى نشره (تالابو) فى صحيفة (العالمين) وأعلن فيه تمسكه بالقناة غير المباشرة استناداً إلى ظروف الخليج البيلوزى ، أعلن أن رأى (تالابو) بخصوص هذا الخليج إنما يمثل رأيه هو وحده ، حيث أن الدراسات التى قامت بها المجموعة النمسوية تحت إشرافه (أى إشراف نجريللى) على ساحل هذا الخليج قد قضت على كل شك فى إمكان

(١) Vienne, Musée Technique Arch. de Negrelli, Correspondance No. 1139.

(٢) Texte de la Conversation de Negrelli et Chancel ·
De Lesseps Lettres, journal et Doc ... T I, p. 262-266

حفر قناة مباشرة ، ثم أعلن (نجريللى) أنه بصدد وضع مشروع مفصل على أساس بحوثه فى الخليج البيلوزى ، على أن يكون هذا المشروع موضع دراسة دقيقة بالاشتراك مع زملائه الفرنسيين والانجليز فى جمعية الدراسات ، وكذلك مع لينان مهندس الحكومة المصرية(١) .

وهذا (أرليه) فى رسالة إلى (نجريللى) بتاريخ ٢٠ يونيو ١٨٥٥ يذكر أن جمعية الدراسات لم تصل إلى اتفاق نهائى بخصوص اتجاه القناة ، وأن مهندسى الجمعية لم يقوموا بدراسة المشروع إلا للتأكد من إمكان حفر قناة تصلح للملاحة البحرية وتقدير نفقات المشروع ، وأنه إذا كان (بولان تالابو) قد نشر رأيه الشخصى عن اتجاه القناة فلم يكن هذا إلا بدافع من الكتابات التى جاءت من مصر تؤيد المشروع المباشر . وأنه لا يمكن أن يفرض أى مشروع مقدما على الشركة العالمية فإن ذلك مخالف للصواب سواء أكان هذا المشروع مباشراً أو غير مباشر ، «ورأيى كرأيك ، كان ولا يزال حشد القوى والشخصيات المعروفة فى أوروبا ، وعند تنظيم الشركة العالمية فقط نصل إلى اتخاذ قرار بخصوص أى المشروعين أفضل وذلك بوضع المسألة بين أيدى أكثر الناس خبرة فى هذه المسائل »(٢) .

وهكذا نرى أن جمعية الدراسات لم تصل إلى رأى نهائى لاختيار أى من المشروعين : المباشر أو غير المباشر وتفضيل أحدهما على الآخر ، وأنه إذا كان (تالابو) قد أيد المشروع غير المباشر فإنه كان يعبر عن رأيه وحده وليس رأى جمعية الدراسات كلها ، ولذلك فإن البارون (دى بروك) — رغم أنه كان من أنصار المشروع المباشر — فقد طالب (دى لسبس) بادخال بقية أعضاء جمعية الدراسات كأعضاء مؤسسين فى الشركة الجديدة ، ولو كان يعلم أن دخولهم سيضر بالمشروع لما ألح فى هذا الطلب ، كما أن (نجريللى) كان يعتقد أن بقية أعضاء

---

(١) Vienne, 10 Juin 1855 : Lettre de Negrelli au Haut. I.V. Gouvernement General Lombardo Veneto, Verone.

(٢) Lettre d'Arlès Dufour à Negrelli en 20 Juin 1855 . Oeuvres ... T. XII p 238-239.

جمعية الدراسات سوف يقتنعون بالمشروع المباشر بعد اطلاعهم على الحجج التي تؤيده .

وثمة حجة أخرى تدحض ادعاء (دى لسبس) بأنه انشق على جمعية الدراسات لتمسكها بالمشروع غير المباشر ، ذلك أن المادة السابعة من الامتياز الأول نصت على أنه « في حالة ما إذا فكرت الشركة في توصيل النيل بالقناة الرأسية (المباشرة) التي تخترق البرزخ . أو في حالة ما إذا سارت القناة بين البحرين في طريق غير رأسي (أي أصبحت قناة غير مباشرة تغذيها مياه النيل) فإن الحكومة المصرية تتنازل للشركة عن الأراضي غير المزروعة التي تملكها الدومين للعام ... (٥) » .

معنى هذا أن (دى لسبس) رغم حصوله على عقد الامتياز لم يكن متأكداً لاهو ولا الوالي مما إذا كانت القناة سوف تكون مباشرة أو غير مباشرة ، ويؤيد هذه الحقيقة كذلك أن اللجنة الدولية عندما حضرت إلى مصر (في أواخر ١٨٥٥) درست ميناء الاسكندرية لاحتمال ألا يتم توصيل البحرين إلا بقناة غير مباشرة وتكون الاسكندرية حينئذ الميناء الذي ينتهي عنده أحد طرفي القناة ، كما أنه عندما ذهبت بعثة اللجنة الدولية لدراسة برزخ السويس أعلن فيهم (دى لسبس) باسم الوالي أن (سعيد باشا) لايفرض عليهم مشروعاً معيناً وإنما ترك لهم حرية البحث والدراسة لاختيار أفضل المشروعات ، فلماذا لم تتح هذه الفرصة لجمعية دراسات قناة السويس ؟

لذلك يمكن القول بأن ادعاء (دى لسبس) بأنه انفصل عن جمعية الدراسات لتمسكها بالمشروع غير المباشر الذي لايريده الوالي يستند على حجة واهية . وهذا ما أكده أحد أنصار (دى لسبس) وهو (Micard) ، ولذلك حاول أن يبحث عن ذريعة أخرى يبرر بها ابعاد (دى لسبس) للسان سيمونيين عن المشروع فقال (ميكار) إن بعض الحكومات الأوروبية والأحزاب السياسية في أوروبا لم تكن تميل لمساهمة السان سيمونيين في المشروع وإن اشتراك هؤلاء في المشروع كان —

---

(١) وزارة الخارجية : الكتاب الأبيض في تأميم شركة قناة السويس، عقد الامتياز الأول.

فى نظر بعض الشخصيات البارزة وفريق من ساسة أوروبا — سيؤدى إلى الإضرار بالمشروع (١) ، ولعل (ميكار) استند فيما ذهب إليه إلى ما سبق ذكره من أن السان سيمونيين كانوا مكروهين من حكومات أوروبا كما كانوا مكروهين من حكومة فرنسا .

وإذا كانت ادعاءات (دى لسبس) لا تجد السند القوى لتأييدها فما هى الأسباب الحقيقية التى تكمن وراء انشقاقه على السان سيمونيين ؟

لقد كشف (دى لسبس) عن دخيلة نفسه فى إحدى رسائله إلى حماته (مدام دى لامال Mme. Delamalle) فقال فى ٢٢ يناير ١٨٥٥ « اننى اعترف بأن ما أطمح إليه هو أن أنسج وحدى كل خيوط هذا المشروع ، وبالاختصار لا أرغب فى أن أقبل شرطاً من أحد بل غرضى أن أملى على غيرى شروطى جميعاً (٢) » . واستشهد (دى لسبس) بقولة قالها له (محمد على) ذات مرة . . « تذكر ياصديقى أنه فى مجرى حياتك إذا صادفك عمل عظيم هام لتقوم به فيجب أن تعتمد على نفسك فقط ، وإذا كنتما اثنين فواحد يكفى (٣) » .

وهكذا نرى أن (دى لسبس) عندما انفصل عن زملائه أعضاء جمعية الدراسات لم يكن تدفعه المصلحة العامة أو الاختلاف على طريقة تنفيذ المشروع وإنما كان مدفوعاً بالمصلحة الشخصية ، فهى الأنانية التى دفعت (دى لسبس) إلى الوقوف هذا الموقف من زملائه القدامى أعضاء جمعية الدراسات ، حيث كان يخشى ألا تبرز شخصيته إذا وجد وسط مجموعة من الأفراد المشهود لهم بالكفاءة والمقدرة فى العالم كله ، والذين اهتموا بالمشروع وبذلوا فى سبيله جهوداً مضنية قبل أن يظهر هو على مسرح المشروع بعشرات السنين ، إذ يصير واجباً عليه - إذا وجد معهم - أن يسلم لهم القيادة وأن يتقاسم معهم مجد النجاح والفوز (٤) ، ولكنه كان يتوق

---

(١) Micard Le Canal de Suez , p 87-89.

(٢) De Lesseps Lettres, journal .. T. I. p. 109.

(٣) Op. Cit. p. 116.

(٤) Mazuel L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 338.

لأن يكون هذا المجد له وحده لايشاركه فيه أحد . ويؤكد ذلك أن جمعية الدراسات عندما أحست بحقيقة نوايا (دى لسبس) فى الانشقاق عنها خيل إليها أنها تستطيع استمالته وترضيته بشراء الامتياز ، ولذلك عرضت عليه أن يتنازل عن الامتياز لمصلحة الجمعية مقابل تعويض تدفعه له [١] ، إلا أن (دى لسبس) لم يكن يبحث عن المال بقدر ما كان يبحث عن المجد لشخصه ولذلك رفض ماعرضته عليه جمعية الدراسات .

ولم يقتصر انشقاق (دى لسبس) عن جمعية الدراسات على إنكار ما أمدوه به من معونة وما وضعوه تحت تصرفه من أبحاث أنفقوا فيها كثيراً من الوقت والجهد بل وصل إهماله لشأنهم إلى درجة أنه لم يضع أحداً منهم أو من أنصارهم فى قائمة الأعضاء المؤسسين فى شركته ، اللهم إلا (نجريللى) و (دى بروك) ، فلم يدخلها لا (انفانتان) ولا (تالابو) أو (ارليه) . هذا بينما كان أعضاء جمعية الدراسات فى التنظيم الذى وضعوه للشركة يحتفظون بمنصب رئيس مجلس الادارة (لفردينان دى لسبس).

وعلاوة على ذلك فإن هؤلاء الذين اعترف الجميع بفضلهم على المشروع لم يدعوا إلى حفل افتتاح القناة [٢]، مع أنه كان من الواجب أن يكونوا فى مقدمة المدعوين ليروا ثمرة شاركوا مشاركة فعالة فى إنباتها .

وقد بذل (نجريللى) محاولة أخيرة للتوفيق بين (دى لسبس) وأعضاء جمعية الدراسات فى سبتمبر ١٨٥٥ [٣] ،وذلك عندما اجتمع بمسيو (شانسل Chancel) مندوب (دى لسبس) فى باريس ، وقد دافع (نجريللى) خلال هذه المحادثات دفاعا قوياً عن جمعية الدراسات [٤] ، وأوضح لمندوب « دى لسبس » أن لأعضاء

---

(١) الوثائق النمسويه (المكروفلم) :
No. 830, de Huber à Comte Bud, en 17 Mai 1855.
(٢) Brchier : L'Egypte de 1798 à 1900, p. 161.
(٣) Vienne : Musée Technique Arch. de Negrelli no. 1139
(٤) Lettre de De Lesseps au Baron de Bruck à Vienne, la Chenaie en 28 Octobre 1855, piece-jointe.

الجمعية عذرهم فى التمسك بالمشروع غير المباشر حيث لم تصلهم بيانات تؤيد المشروع المباشر ، وأعرب عن اعتقاده بأنهم سوف يقتنعون بأفضلية المشروع المباشر وإمكان تنفيذه بسهولة ، وأنه (أى نجريللى) كان فى انتظار حضور (دى لسبس) واجتماعه فى باريس بأعضاء جمعية الدراسات ليعلن على الجميع نتائج بحوث مجموعته فى الخليج البيلوزى ، وهى البحوث التى تؤيد المشروع المباشر .

وقد ألح (نجريللى) على مندوب (دى لسبس) بوجوب عدم إحداث انشقاق وتصدع بين العاملين من أجل مشروع القناة ، خصوصاً وأنه فى مثل هذا المشروع العظيم ذى الأهمية البالغة يجب توحيد الجهود ، وأنه لا داعى لترك هيئة قائمة فعلا (هى جمعية الدراسات) ، وتكوين هيئة جديدة .

ومع ذلك فإن هذه المباحثات لم تسفر عن نتيجة ، إذ ظل (دى لسبس) متمسكا برأيه فى أن جمعية الدراسات قد انتهت ، وأنه لا مبرر لإحيائها مرة أخرى .

ومما هو جدير بالملاحظة أن كفة (دى لسبس) رجحت فى هذا النزاع مع جمعية الدراسات لأنه كان قد حصل فعلا على الامتياز من والى مصر ، ولم يكن منتظراً أن يجد أعضاء الجمعية التأييد فى نزاعهم مع (دى لسبس) خشية أن يصاب المشروع بنكسة بعد ذلك التقدم الذى أحرزه بصدور الامتياز الأول .

° ° °

وبعد انشقاق (دى لسبس) وتنكره لجمعية الدراسات ، رفع (أنفانتان) رسالة إلى الامبراطور (نابليون الثالث) يشكو إليه (دى لسبس) « الذى أخفى عشر سنوات من جهادنا فى سبيل تحقيق المشروع الذى سلمته مستنداته فى عام ١٨٥٤ »[1] .

---

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٨٩

كما كتب (أنفانتان) إلى (نجريللى) « لقد كنت آمل أن تكون قناة السويس عملا من أعمال مدرسة (سان سيمون) ، وأن يتوج المشروع باسمنا ، لقد كنت أحسب أن كل أتباعنا الأحياء سوف يجدون فيه العزاء الوحيد للتضحيات التى بذلوها فى سبيل إيمانهم برسالتهم ، إنه ليعز على أن يتحول دورنا إلى مجرد متفرجين[1] » .

ولكن بعد مضى سنوات قلائل لم تلبث أن هدأت نفس (أنفانتان) وصار يعلن أنهم لا يستهدفون مصلحة شخصية ، « وإن خروج المشروع الذى درسناه باعتباره ذا فوائد مادية وأدبية للإنسانية إلى حيز التنفيذ سيجعلنى أول من يبارك الشخص الذى يقوم بتنفيذه ، فإنه لمما يشيع السرور فى نفسى أن يصير معلوماً فى المستقبل أن هذا المشروع العظيم بدا على يد أولئك الذين كان العالم يعتبرهم قوماً خياليين . . . . ولو شق برزخ السويس — حتى بدون مشاركتنا — فإن علينا أن نحمد الله[2] » .

وبينما المشروع يسير قدماً فى طريق التنفيذ التقى (مكسيم دى كان Maxime de Camp) بالأب (أنفانتان) وسأله عن رأيه فى مشروع القناة ، فأجاب بقوله : « لقد كنت عجوزاً مخرفاً عندما انتابنى الحزن . . . فلم يحدث شىء إلا بمشيئة الله ، وقد أخفق المشروع على أيدينا ، ولم تكن لدى القوة لمواجهة أعداء المشروع سواء فى القاهرة أم لندن أم الأستانة . . . والحمد لله أن نجح (دى لسبس) فى إتمام اقتران (توصيل) البحرين . . . أما أنا فقد كنت أتوقع أن أغرق ومعى المشروع فى بحيرة التمساح وليس من المهم أن يصاب الأب (بروسبير أنفانتان) بخيبة أمل ، ولكن

---

(١) نفس المصدر .

(٢) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII p. 247-248.

المهم أن تشق قناة السويس ، وسوف تشق ، ولذلك فإننى أشكر (دى لسبس) وأباركه [(١)]» .

وهكذا نرى أن (انفانتان) لم يحزن لاستئثار (دى لسبس) بتنفيذ المشروع دون جمعية الدراسات ، بل كان يعتبر أن تنفيذ المشروع — مهما كان الشخص الذى يقوم به — هو غاية مرادهم ، وأن التاريخ سيحفظ لهم جهودهم التى بذلوها من أجله ، وهى جهود لا تنسى ، ولا يستطيع (دى لسبس) أن يمحوها من سجلات التاريخ .

---

(١) Roux J. Ch. . L'Isthme et le Canal de Suez, T, I, p. 240-241.

الفصل الثامن

دى ليسبس والامتياز الأول

وصول (دى لسبس) الى مصر :

بعد أن وصلت إلى (دى‌لسبس) الدعوة التى وجهها إليه (سعيد) للحضور إلى مصر ، حمل معه ما زوده به أعضاء جمعية دراسات قناة السويس من مذكرات وخطط وبحوث عن المشروع واتجه إلى مصر يحدوه الأمل فى الحصول على امتياز حفر القناة .

وفى السابع من نوفمبر ١٨٥٤ وصل (دى‌لسبس) إلى الاسكندرية حيث استقبله الوالى استقبالا حارا وأكرم وفادته ، فكان (دى‌لسبس) لايجلس إلا إلى جوار الوالى وقد « تشابكت أيديهما يتذاكران علاقاتهما الماضية ويستعرضان ذكريات الصغر » على حد قول (دى لسبس) . ولم يشأ (دى لسبس) أن يفاتح الوالى بخصوص مشروع القناة بل فضل بماء فى طى الكتمان إلى أن تسنح فرصة مناسبة حتى إذا عرض المشروع على (سعيد) تقبله واقتنع به اقتناعا تاما . ورغم تلك الصداقة الوطيده وذلك الاستقبال الودى فقد كان (دى‌لسبس) يشعر بالقلق وهو فى انتظار الفرصة التى قد تسنح لمفاتحة الوالى ، وكان (دى‌لسبس) فى هذه الفترة يشعر بأنه من الواجب عليه أن يتصرف بمنتهى الحيطة والحذر ، ذلك أن صديقه (رويسنيرز) قنصل هولندة فى مصر كان قد أبلغه أنه سمع (سعيدا) قبل توليه الحكم يقول إن أباه رفض الاقتراح الذى قدم إليه لحفر قناة فى برزخ السويس بسبب المتاعب التى سوف تجرها عليه انجلتره ، وأنه (سعيد) عقب على ذلك بقوله إنه إذا ما تولى هو الحكم فإنه سوف يسير على نهج أبيه ، ومع أن هذه البادرة كانت مثبطة للهمة إلا أن (دى‌لسبس) كان — رغم ذلك — على ثقة من النجاح(١).

(١) De Lesseps Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 15-16, Lettres, journal ... T. I. p. 10-11.

وبحكم الصداقة بين (سعيد) وضيفه (دى لسبس) فقد دعا الوالى صديقه لمرافقته فى الرحلة الصحراوية التى كان يعتزم القيام بها على رأس نحو عشرة آلاف من جنوده من الاسكندرية إلى القاهرة عبر الصحراء الغربية ، وقبل أن يتحرك (دى لسبس) مع ركب الوالى كان قد أعد مذكرة ضمنها عناصر الموضوع الرئيسية للاسترشاد بها فى الحديث مع سعيد . وأخذ (دى لسبس) يتحين الفرصة المناسبة خلال الرحلة لمفاتحة (سعيد) ، ولم يشأ أن يتعجل هذه الفرصة لأنها إذا لم تكن فرصة مناسبة تماما لمثل هذا الحديث فقد يقابل مشروعه بالرفض الحاسم من جانب الوالى بحيث يصبح من العسير معاودة الحديث عن المشروع مرة أخرى ، ولذلك كانت تصرفات (دى لسبس) تتسم بالحيطة والحذر(١).

وقبل أن يفاتح (دى لسبس) الوالى أراد أن يستغل الرحلة فى اجتذاب رجال الحاشية عليهم يمهدون له السبيل ويعاونونه فى محاولته لإقناع الوالى بالمشروع . ففى ١٣ نوفمبر — وفى أثناء الرحلة — اجتمع (دى لسبس) (بذى الفقار باشا) الذى كان صديق الوالى منذ طفولته وعرض عليه مشروعه فاقتنع (ذو الفقار) بأهميته لمصر ، ووعد (دى لسبس) بأن يستغل مكانته لدى الباشا لكى يمهد له سبيل إقناعه(٢).

وبينما كان الركب يتقدم فى الصحراء صوب القاهرة أخذ (دى لسبس) يتحين الفرصة حتى حانت فى اليوم الخامس عشر من نوفمبر ١٨٥٤ . ويسرد (دى لسبس) قصة أضفى عليها بعض خيالاته عن ذلك اليوم الذى فاتح فيه الوالى بخصوص المشروع بقوله إنه « فى فجر ذلك اليوم كانت بعض أشعة الشمس قد بدأت ترسل أضواءها على الأفق . . وفجأة ظهر قوس قزح فى ألوانه وقد امتد بين الشرق والغرب ، وإننى لأعترف بأننى أحسست حينئذ بقلبى يشتد خفقانه ، وحاولت ألا أدع نفسى تسترسل فى تلك الخيالات التى جعلتنى أرى فى امتداد قوس قزح بين الشرق والغرب مؤذنا باتحاد شطرى العالم : الشرقى والغربى ، ذلك الاتحاد

(١) Couteau F. de Lesseps ... p 19.

(٢) De Lesseps : Souvenirs ... T. II p. 18.

الذى ورد ذكره فى بعض آيات الكتاب المقدس » ؛ وهكذا لمح (دىلسبس) فى هذه الرؤيا تشيرا بنجاح مشروعه ، «وبتأثير قوس‌قزح اعتقدت أن هذا اليوم لن يمر دون الوصول إلى قرار حاسم بخصوص مشروع قناة السويس » .

ثم قدم الوالى فقطع على (دىلسبس) سلسلة خيالاته التى استرسل فيها « وحيانا الوالى بحرارة وصافحنا . . ثم تركته لاتناول إفطارى مع (ذى الفقار باشا) وحاولت أن أظهر للوالى كيف أن‌الجواد الذى اهدانيه يقفز قفزات قوية، فلويت عنانه ناحية الحاجز الحجرى الذى بناه الجنود ، وقفز الجواد فوقه ورمح بى حتى وصل إلى خيمتى ، وهكذا ترين (يقصد مدام دى لامال التى وجه إليها هذه الرسالة) أنه لعل هذا الحمق من جانبى كان من أسباب الموافقة والتأييد اللذين لقيهما مشروعى ، فقد ارتفعت منزلتى فى نظر القواد . . وفى الساعة الخامسة (مساء) امتطيت جوادى مرة أخرى وعدت إلى خيمة الباشا متخطياً الحاجز الحجرى مرة أخرى ، فتألق وجهه وانبسطت أساريره ، وامسك بيدى وأبقاها فى يده ، واجلسنى بجواره على أريكته ، وكنا بمفردنا ، وعن طريق فتحة الخيمة كان فى استطاعتى رؤية الشمس وهى تميل للمغيب ، وهى التى أثارتنى عند شروقها فى الصباح ، فأحسست بالطمأنينة والثقة وشرعت أتحدث عن المشروع الذى كان ذا أثر حاسم فى مستقبلى . وكانت أفكارى عن القناة تتمثل امامى واضحة ، وبدا لى تنفيذها من السهولة بحيث صرت أعتقد تمام الاعتقاد اننى سوف انجح فى إقناع الوالى بالمشروع .

وعرضت المشروع دون أن أخوض فى تفاصيله ، وإنما كان اهتمامى موجها إلى إبراز الحقائق الأساسية والحجج التى ضمنتها مذكرتى والتى كنت قد حفظتها عن ظهر قلب ، وأنصت إلى‌الباشا باهتمام ورجوته ان‌يسأل مايشاء من الإيضاحات فأثار جملة اعتراضات كنت أجيب عليها إجابات شافية ، ثم قال لى : « اننى‌مقتنع بمشروعك ، وسوف نبحث وسائل تنفيذه فيما تبقى من أيام الرحلة ، ويمكنك ان تعتبر المسألة منتهية ، وتستطيع أن تعتمد على » (١)

---

(١) De Lesseps Souvenirs .. T II, P. 28-26, Lettres journal ... T. I, P 18-19.

هذه هى القصة التى رواها (دى لسبس) عن مفاتحته لسعيد بخصوص مشروع القناة ولم يشارك احد (دى لسبس) هذه الرواية لأن الوالى كان بمفرده — كما يقول (دى لسبس) - أثناء هذا الحديث .

وقد تأثر كثير من الكتاب بهذه الرواية ، واعتبروا — لذلك — أنه من المضحك أن يتمكن (دى لسبس) بهذه السهولة من الحصول على ما كانت تساوم عليه الحكومات دون جدوى منذ عشرات السنين ؛ فكأنما — على حد قول بعضهم — كسب (دى لسبس) الموقعة فى ذلك اليوم (١٥ نوفمبر ١٨٥٤) بإيمان رجل وشخصيته ، وصداقة قديمة ووثبة حصان(١) .

إلا أننا سوف نرى بعد حين أن أسباب موافقة سعيد على مشروع (دى لسبس) كانت أعمق من ذلك بكثير .

ولم ينم (دى لسبس) ليلته ، بل عكف على تدوين آرائه وإعداد المذكرة التى طلبها منه الوالى عن المشروع ، وقد أتم (دى لسبس) هذه المذكرة فى نفس اليوم (١٥ نوفمبر) ، وفى هذه المذكرة ضرب (دى لسبس) على « الأوتار الحساسة(٢) » وعرض للحجج التى من شأنها أن تقنع (سعيداً) بالمشروع وفائدته .

بدأ (دى لسبس) مذكرته المؤرخة فى ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ببيان أن مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر كان — لأهميته وفائدته — موضع اهتمام حكام مصر العظام من أقدم العصور ، منذ عهد (سيزوستريس) إلى (بونابرت) و (محمد على) ؛ وأن القدماء نجحوا فى توصيل البحرين بطريق غير مباشر بواسطة النيل ، وتتبع (دى لسبس) باختصار تاريخ القناة بين البحرين فى العصور المختلفة .

وانتقل (دى لسبس) بعد ذلك إلى الحديث — فى مذكرته — عن الفوائد

---

(١) شونفلد : قناة السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٣٤

(٢) Sabry, M. : L'Empire Egyptien sous Ismail, P 71.

العظيمة التى يمكن أن تجنى من وراء المشروع وذلك حتى يقتنع به الوالى عن يقين فأوضح أن شق برزخ السويس من شأنه أن يساعد — أكثر من أى عمل آخر — على المحافظة على كيان الدولة العثمانية ، وأن يثبت لأولئك الذين يعتقدون أنها على وشك الانهيار أنها مازالت تتمتع بحياة مثمرة وتستطيع أن تضيف صفحة حافلة إلى سجل الحضارة العالمية ، وقد كان (سعيد) يخشى انهيار الإمبراطورية العثمانية وما قد يترتب على ذلك من احتمال احتلال إنجلترة لمصر مشاركة منها فى اقتسام تركة (الرجل المريض) مع بقية الدول الأوروبية ، ولذلك كان من المنتظر أن يؤيد (سعيد)مشروع القناة باعتبار أنه سيؤدى إلى المحافظة على الامبراطورية العثمانية .

وانتقل (دى لسبس) فى مذكرته بعد ذلك إلى الحديث عن حجة أخرى لإقناع (سعيد) وتهدئة المخاوف التى قد تساوره من ناحية انجلترة لتمسكه بسياسة أبيه (محمد على) فبين (دى لسبس) أن حفر القناة واتضاح أهميتها للدول الأوروبية سيجعل هذه الدول تسعى للحيلولة دون استيلاء دولة ما عليها مثلها فى ذلك مثل المضايق ، فقد تساءل (دى لسبس) : « لماذا اجتمعت حكومات الغرب وقررت المحافظة على حقوق السلطان فى ملكية القسطنطينية ؟ ، ولماذا اصطدم كل من حاول تهديد هذا الوضع بقوة أوروبا المسلحة ؟ (ويقصد روسيا فى حرب القرم) ، ذلك أن الطريق بين البحر المتوسط والبحر الأسود له من الأهمية البالغة ما يجعل الدولة الأوروبية التى تستولى عليه متفوقة على جميع الدول الأوروبية الأخرى ، وقادرة على الإخلال بحالة التوازن الدولى التى يهتم العالم كله بالمحافظة عليها .. فاذا ما أنشىء فى نقطة أخرى من الإمبراطورية العثمانية مركز مماثل لهذا المركز أو أكثر منه أهمية ، وإذا أصبحت مصر طريقا لتجارة العالم بشق برزخ السويس فانه يصير هناك حالتان متماثلتان فى الأهمية (المضايق وقناة السويس) ، وفيما يختص بالطريق الجديد فان الدول الأوروبية الكبرى سوف تعتبر ضمان حياده مسألة جوهرية ضرورية خشية أن تستولى عليه إحداها فى يوم من الأيام » .

واستعرض (دى لسبس) فى مذكرته — باختصار — آراء كل من (لوبير) مهندس الحملة الفرنسية بخصوص القناة المباشرة و (لينان دى بلفون) الذى نادى بشق قناة مستقيمة بين البحرين ، وهون (دى لسبس) على الوالى

من صعوبة تنفيذ المشروع كما أوضح النتائج التى سوف تترتب على تنفيذه من حيث اختصار أكثر من نصف المسافة التى تفصل الهند عن المناطق الهامة فى أوروبا وأمريكا ، ودعم (دى لسبس) وجهة نظره فى هذا الخصوص بكشف يبين المسافة بين كل من موانى أوروبا وأمريكا وبين بومباى عن طريق القناة المقترحة بين البحرين وعن طريق المحيط الأطلسى ورأس الرجاء الصالح ومقدار الفرق بين الرحلتين ، «هذه الأرقام تغنى عن كل تعليق ، فهى تدل على أن الأمم الأوروبية جميعا بل والولايات المتحدة الأمريكية كذلك يهمها فتح قناة السويس الملاحة كما يهمها المحافظة على حياد هذا الطريق حيادا كاملا مصانا » . ولا شك أن مسألة الحياد هذه كانت تهم (سعيداً) كل الأهمية ذلك لأن ضمان الدول لحياد القناة يستتبعه حتما ضمان الدول لحياد مصر ذاتها حيث تصبح مصر تحت حماية الدول الكبرى فيكون ذلك بمثابة ضمان لبقاء حكم مصر له ولذريته من بعده[1] .

وإلى جانب المحافظة على كيان الدولة العثمانية وضمان حياد القناة أخذ (دى لسبس) فى مذكرته يضرب على وتر حساس آخر ببيان أن مشروع القناة لو نفذ فانه سوف يضفى المجد والخلود والثروة على والى مصر ، « فانه لا يوجد عمل يمكن مقارنته — من حيث العظمة والفوائد التى تترتب عليه — بالعمل الذى أعرضه ، فما أعظم المجد الذى سيضفيه هذا العمل على عهدك ، وما أوسع سبل الغنى والثروة التى ستتدفق على مصر ، إن أسماء الملوك المصريين الذين شادوا الأهرامات — عنوان العظمة البشرية — ستتضاءل أمام اسم الأمير الذى يشق قناة السويس ، فانه سيظل مباركا على مر العصور إلى أبد الآبدين » .

ولخص (دى لسبس) الفوائد الأخرى التى سوف تعود من وراء حفر القناة ، وهى « ضمان الحج إلى مكة دواما وبسهولة ويسر لكافة المسلمين ، وتقدم الملاحة بالسفن البخارية وتشجيع الأسفار لمسافات بعيدة ، وتقصير المسافة بما يقرب من ثلاثة آلاف ميل بين حوض البحر المتوسط وشمال أوروبا وبين البلاد المتاخمة

---

(١) دكتور محمد سكرى : مصر والسودان ص ٤٥ ،
Shukry : Ismail and Slavery in the Soudan, P. 19.

للبحر الأحمر والخليج الفارسي وشاطىء أفريقية الشرقي والهند وسيام وجزر الفلبين واستراليا » .

ورغم أن انجلتره كانت في ذلك الوقت تعارض بسدة مشروع حفر قناة بين البحرين ، فقد حاول (دى لسبس) أن يدخل في روع الوالي أنها لابد وأن ترغب في شق القناة كما ترغب فرنسا بل وأكثر باعتبار أن انجلتره صاحبة أضخم أسطول ولأهمية منتجاتها الصناعية واتساع علاقاتها التجارية ، ولأن الخط الحديدى بين الإسكندرية والسويس لا يمكن أن يفي وحده بسد احتياجات التجارة .

وحاول (دى لسبس) في ختام مذكرته استثارة (سعيد) للاسراع بالموافقة على تنفيذ المشروع فأشار إلى قناة أخرى توشك أن تنافس قناة السويس وهي قناة « بناما التي تعد العدة في أمريكا في الوقت الحاضر لحفرها لكي تصل بين المحيطين الأطلسي والهادى » ونبه (دى لسبس) الوالي إلى الخطر الذي يتهدد التجارة العالمية ومستقبل الامبراطورية العثمانية من جراء شق قناة بناما قبل قناة السويس ، مع أن قناة بناما تصادف بسبب طبيعة الأرض صعوبات لا وجود لمثلها أمام قناة السويس(١) .

ويعيب بعض الكتاب على (دى لسبس) في مذكرته هذه — أنه كان مغرقا في التفاؤل ، وأنه من أجل تحقيق غرضه بالحصول على موافقة الوالي على المشروع لم يصور المشروع على حقيقته وإنما كما تخيله هو ، فأورد من الأدلة ما يوصله إلى غرضه فحسب وأظهر المشروع بالصورة التي تروق له ، وأنه لذلك حاول أن يهون للوالي أمر تنفيذ المشروع فلم يظهر له أن ثمة صعوبات تعترض تنفيذه ، وبعضها صعوبات فنية بسبب عدم الاستقرار على مشروع بذاته لتوصيل البحرين ،

---

(١) De Lesseps : Souvenirs ... T. II, P. 30-34, Lettres, Journal ... T. I, P. 20-25.

الوثائق النمسوية (الميكروفلم) مرفق بخطاب دى لسبس إلى (هوبر) قنصل النمسا في مصر بتاريخ ٢ دسمبر سنه ١٨٥٤ .

وبعضها صعوبات سياسية تتمثل فى معارضة انجلترة لمشروع توصيل البحرين .

وإلى جانب ذلك فان هذا الفريق من الكتاب يأخذون على (دى لسبس) عدم دقته فى تقدير نفقات حفر القناة وكذلك فى تصوير الفوائد التجارية التى ستعود من وراء حفرها والتى استوحاها من الخيال ، حيث أنه تنبأ بمرور ثلاثة ملايين من الأطنان سنوياً بالقناة ، « وهذا الرقم لم يمر بالقناة إلا بعد إحدى وعشرين سنة من افتتاحها(١) » .

إلا أنه إذا كان هؤلاء الكتاب يأخذون على (دى لسبس) إخفاء الصعوبات التى تكتنف المشروع عن الوالى ، فقد كان (لدى لسبس) عذره فى ذلك — باعتراف هؤلاء الكتاب أنفسهم — ذلك أنه لو التزم الصدق فى تصوير المشروع وبين الصعوبات التى تعترضه لبث الخوف فى نفس الوالى وجعله يتهيب من الإقدام على تنفيذه ، وإنما ركز (دى لسبس) اهتمامه الأكبر لإقناع (سعيد) بالضرب على الأوتار الحساسة « التى كان الممكن أن تؤثر على الوالى وتقنعه بالمشروع ، وفى مقدمتها الحصول على تأييد من فرنسا له فى توسيع نطاق استقلاله عن الدولة العثمانية ، ذلك الاستقلال الذى سوف يتدعم بعد حفر القناة لأنها ستفصل بين مصر وبقية بلاد الدولة العثمانية ، هذا علاوة على زيادة ثروة البلاد فيتدعم استقلالها وكذلك ضمان الدول لحياد مصر تبعا لضمان حياد القناة ، ثم ما سوف يضفيه تنفيذ المشروع على والى مصر من مجد وثروة(٢) » .

٭ ٭ ٭

ثم اتخذ ركب الوالى طريق النيل فى سفن بخارية ، وأعدت (لدى لسبس) سفينة خاصة ، وفى صباح الحادى والعشرين من نوفمبر ١٨٥٤ قرأ (دى لسبس) على (سعيد) المذكرة التى أعدها بخصوص مشروع القناة ، كما تلا عقد الامتياز

---

(١) Beaty : De Lesseps of Suez, P.

(٢) Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, P. 71.

فوافق عليه (سعيد) . وفى ٢٣ نوفمبر سأل الوالى (دى لسبس) عن المهندس الذى يرى أن يعهد اليه بالدراسات والبحوث التمهيدية فطلب (دى لسبس) أن يعهد بهذه المهمة إلى (لينان) لما عرف عنه من اهتمام بمشروع حفر قناة بين البحرين ودراساته الدقيقة المفصلة التى قام بها فى منطقة برزخ السويس ، على أن ينضم إليه المهندس (موجيل Mougel) .

وفى الحادية عشرة من مساء ٢٣ نوفمبر وصل الركب إلى بولاق ، وظل الركاب فى سفنهم حتى الصباح حين اتجه إلى (قصر المسافرين) (بيت حسن كاشف) بحى السيدة زينب وهو القصر الذى أعد لنزوله ، وقد كان هـذا القصر مقراً لاجتماعات المجمع العلمى على عهد الحملة الفرنسية . وفيه اجتمعت اللجنة التى عهد اليها (بونابرت) بدراسة مشروع توصيل البحرين برئاسة (لوبير)[1] . وهكذا جعلت الصدفة من المكان الذى شهد بحوث القناه أيام الحملة الفرنسية هو نفس المكان الذى يشهد ـ بعد خمسين عاماً ـ تحقيق المشروع ، وفى طريقه إلى حى السيدة زينب عرج (دى لسبس) على ميدان الأزبكية ومر على (لينان) وأبلغه أن مشروع القناة الذى طالما راود خيال (لينان) قد أصبح حقيقة واقعة بعد القرار الذى اتخذه الوالى بالموافقة على تنفيذه .

وكان طبيعياً أن يحاول (دى لسبس) ـ وقد حصل على موافقة الباشا على المشروع ـ أن يتعرف موقف انجلتره وهى الدولة التى كانت تناصب فكرة القناة العداء ، ولذلك ـ وبناء على رغبة الوالى ـ قام (دى لسبس) بزيارة القنصل الانجليزى (بروس Bruce) فى ٢٤ نوفمبر ١٨٥٤ لسبر غوره ومحاولة معرفة موقف دولته من المشروع بعد أن يخطره بموافقة الوالى عليه ، ودام اجتماع (دى لسبس) بالقنصل الإنجليزى ساعتين ، وقد أعلن بروس فى هذا الاجتماع أنه ليس فى استطاعته ـ حتى ذلك الوقت ـ التحدث باسم حكومته التى وعد باحاطتها علماً بزيارة (دى لسبس)[2] له ، إلا أن (بروس) ـ كما يقول دى لسبس)

---

(١) الياس الأيوبى : عصر اسماعيل جـ ١ ص ٣٣٤ — ٣٣٥ .

(٢) Seifed-Dean : England's Opposition to Suez Canal Project, p 27.

لم يتردد فى التعبير عن رأيه الشخصى ومفاده أنه طالما لا يظهر فى المشروع أى تدخل أو نفوذ من جانب أية دولة ، وإذا كان تنفيذه سيعتمد على رءوس أموال حرة ، فإنه لا يتوقع أن تعارضه حكومته ، فأكد (دى لسبس) للقنصل أن هذا ما سيكون ، وأنه إذا ما تخلص المشروع من الصعوبات السياسية التى تعترضه فإن تنفيذه سوف يصبح سهلا ميسوراً فلا يبقى أمام (دى لسبس) سوى العمل على تدبير رءوس الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع ، ووعد (دى لسبس) القنصل الإنجليزى بأن يرسل إليه صورة من مذكرته التى رفعها للوالى، ومشروع عقد الامتياز(١) .

ولا شك أن رغبة (دى لسبس) فى إبلاغ القنصل الإنجليزى تطورات مشروع القناة لدليل على الأهمية التى كان يعلقها (دى لسبس) والوالى على موقف إنجلترة من المشروع ، حيث كانت ترى الاكتفاء بالطريق البرى خصوصاً بعد أن بدأ تنفيذ الخط الحديدى فى عهد (عباس) ولولا ذلك لاكتفى الوالى بدعوة القنصل الإنجليزى مع بقية قناصل الدول الأخرى إلى الاجتماع الذى عقد فى القلعة فى الخامس والعشرين من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وهو الاجتماع الذى أعلن فيه الوالى رسمياً على قناصل الدول أنه قرر شق قناة فى برزخ السويس وأنه قد عهد إلى (دى لسبس) بتكوين شركة من أصحاب رءوس الأموال من جميع الجنسيات وأن هذه الشركة قد منحت حق تنفيذ المشروع واستغلاله .

ويذكر (دى لسبس) أن قرار الباشا كان موضع ترحيب من جميع القناصل اللهم إلا قنصل إنجلترة الذى بدا عليه الحنق وهو يستمع إلى هذا القرار .

وفى يوم ٢٥ نوفمبر زار (دى لسبس) كذلك قنصل النمسا (هوبر) الذى أعلن اهتمام حكومته بشق قناة بين البحرين وأن لديه تعليمات من حكومته بتأييد مشروع القناة .

ولم يقنع (دى لسبس) بالزيارة التى قام بها للقنصل الإنجليزى فى ٢٤ نوفمبر بل بعث إليه كذلك فى ٢٧ نوفمبر بمذكرة أرفق بها صورة من مذكرته التى رفعها إلى الوالى بخصوص مشروع القناة والمؤرخة فى ٢٥ نوفمبر ١٨٥٤ ، وقد حاول

---

(١) De Lesseps · Souvenirs ... T. II. p. 53-54.

(دى لسبس) فى مذكرته التى وجهها إلى القنصل الإنجليزى إقناع ممثل إنجلترة بالفوائد العظيمة التى سوف تعود على دولته أكثر من أى دولة أخرى من وراء حفر القناة ، إذ أن القناة « ستؤدى إلى رواج التجارة وازدهار الصناعة وتقدم الملاحة البحرية لكل أقطار العالم ، وستكون على جانب كبير من الفائدة بالنسبة لإنجلترة على وجه الخصوص لأنها تتمتع بمركز أفضل من غيرها بالنسبة لضخامة أسطولها وتزايد إنتاجها الصناعى واتساع علاقاتها التجارية[1] » .

كما حاول (دى لسبس) فى مذكرته إلى القنصل الإنجليزى أن يهدىء من مخاوف إنجلترة ، فبين للقنصل أن مشروع القناة لن تظهر فيه امتيازات خاصة لدولة من الدول بل ستكون الشركة التى تقوم بتنفيذه شركة عالمية يساهم فيها مكتتبون من جميع الأقطار على قدم المساواة .

وحاول (دى لسبس) أن يدعم مركزه بالاستناد إلى تأييد القنصل الفرنسى (ساباتييه Sabatier) فذهب القنصل الفرنسى لزيارة الوالى فى ٢٨ نوفمبر وهنأه على قراره الخاص بتنفيذ المشروع الذى كانت الحكومة الفرنسية تتوق دائماً لتنفيذه ؛ ثم اختتم (ساباتييه) حديثه بعبارات وصفها (دى لسبس) بأنها « كانت ضرورية لشد أزر الباشا فى موقفه » ، إذ كان (دى لسبس) يرى أن الوالى فى حاجة إلى التأييد حتى لا يتأثر بمعارضة إنجلترة فيتراجع ويتخلى عن تمسكه بالمشروع[2] .

ولم يلبث (سعيد) أن منح (دى لسبس) فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ عقد الامتياز الأول بحفر قناة السويس .

* * *

الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤) :

رغم أن (دى لسبس) حصل على امتياز حفر القناة فى الظروف التى عرفناها

---

(١) De Lesseps : Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 63, Lettres, journal ... T. I, p. 45.

(٢) Ibid.

فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فإن والى مصر لم يصدر العقد الرسمى إلا فى ١٩ مايو ١٨٥٥ أى بعد مضى ستة أشهر تقريباً ويرجع تأخير صدور العقد الرسمى إلى أنه كانت لا تزال هناك صعوبات لا بد من تذليلها سواء أكان ذلك فى المجال الفنى أم السياسى، فكان لا بد من عمل دراسة أخرى فى برزخ السويس ومناقشة مشروع توصيل البحرين وإمكانيات تنفيذه ؛ وهى نفس البحوث التى كانت تنوى جمعية دراسات قناة السويس القيام بها ، كما كانت هناك من الناحية السياسية معارضة الحكومة الإنجليزية ، وكان من المحتمل لو صدر العقد الرسمى منذ بداية الأمر أن تتحول إلى معارضة رسمية قد تتسبب فى فشل المشروع كلية ، وكان (دى لسبس) لا يريد أن يحسم هذه المعارضة فى نظر الوالى حتى لا يتراجع عن تنفيذ المشروع[1] .

ومما تجدر ملاحظته بشأن الامتياز الأول الذى أعطى إلى (فردينان دى لسبس) أنه كانت له نصوص ثلاثة : أولها ذلك النص الذى أرسله (دى لسبس) فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ إلى (أرليه دوفور) لكى يبلغه بدوره إلى جمعية دراسات قناة السويس لتذيعه فى أوروبا، وقد وصل هذا النص إلى (أرليه) فى ١٥ ديسمبر وأبلغه هذا إلى (نجريللى) فى ٢٠ ديسمبر ، وهو موجود ضمن الوثائق المكسيكية[2] بالمحفوظات النمسوية حيث رفعه (نجريللى) إلى الأرشيدوق (فردينان مكسمليان) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ ، كما نشر (بود Baude)[3] صورة من هذا النص ضمن مقال له عن برزخ السويس والقناة بين البحرين ظهر فى (صحيفة العالمين) فى عددها الصادر فى ١٥ مارس ١٨٥٥ ، وهذا النص المذكور يتكون من تسع مواد فقط إذ لا نجد فيه المواد ٨ و٩ و١٠ من النص النهائى المعترف به رسمياً سواء أكان ذلك من الحكومة المصرية أم من شركة القناة .

---

(١) Crabites The Spoilation of Suez, p. 29.

(٢) الوثائق المكسيكية هى الأوراق الخاصة بالأرشيدوق (فرديناد مكسمليان) شقيق امبراطور النمسا والذى صار امبراطوراً على المكسيك ، وهذه الأوراق موجودة ضمن وثائق دار المحفوظات النمسوية بفينا .

(٣) La Revue des Deux Mondes, XXVe. année, Second Serie, T. IX, 15 Mars 1855.

أما النص الثانى للامتياز فقد أرسله (دى لسبس) إلى ممثلى الدول المختلفة فى مصر وأبلغه هؤلاء إلى حكوماتهم ، ومنهم قنصل الولايات المتحدة الذى وافى حكومته بصورة من هذا النص بتاريخ ٦ فبراير ١٨٥٥ ؛ وهذا النص يتكون من عشر مواد ، إذ تنقصه المادتان ٩ و ١٠ من النص النهائى(١) .

أما النص الثالث فهو الذى ورد ضمن الوثائق التركية بالمحفوظات التاريخية كما نشره (دى لسبس) ضمن مجموعة الوثائق التى نشرها فى أغسطس ١٨٥٥ ، وهذا النص هو الوحيد الذى كانت تعترف به شركة القناة ، وهو يتكون من اثنتى عشر مادة(٢) .

---

(١) كان (دى لسبس) قد بعث فى ٢ ديسمبر ١٨٥٤ بخطاب إلى (ادوين دى ليون) قنصل الولايات المتحدة الأمريكية فى الاسكندرية أبلغه فيه اعتزام الوالى شق قناة فى برزخ السويس ، وارفق بخطابه مذكرته إلى الوالى المؤرخه فى ١٥ نوفمبر وكذلك ترجمه للامتياز الأول ؛ وقد حاول (دى لسبس) فى خطابه إلى القنصل الأمريكى الاشادة بما سوف يعود على الولايات المتحدة الأمريكية خصوصاً من فوائد بسبب توصيل البحرين المتوسط والأحمر وأعرب (دى لسبس) عن أمله فى أن يقبل أصحاب رءوس الأموال من الأمريكيين على المساهمة فى شركة القناة عند ما يشرع فى تكوينها : الأوراق الأمريكيه .

Lettre de Lesseps à M. Edwin de Leon, du Caire le 2 Dec. 1854, Despatches from U. S. Consuls in Alexandria, No. 19, Alex., Egypt. February 6th. 1855.

(٢) نصت المادة الأولى على أن ينشىء (دى لسبس) (الشركة العالميه لقناة السويس البحرية) لحفر وإدارة القناة ؛ ونصت المادة الثانيه على أن الحكومه المصريه هى التى تعين مدير الشركة ؛ وحددت المادة الثالثة مده امتياز الشركة بتسعة وتسعين عاماً من يوم افتتاح القناه ؛ ونصت المادة الرابعه على أن تمنح الشركة مجاناً الأراضى اللازمه والتى لا يمتلكها أفراد ؛ وقسمت المادة الخامسه أرباح الشركة بين الحكومه المصريه (١٥ ٪) والشركة (٧٥ ٪) والأعضاء المؤسسين (١٠ ٪) ، واشترطت المادة السادسه أن تكون الرسوم التى تجبيها الشركة مقابل مرور السفن بالقناه متساويه بالنسبه لجميع الدول ؛ وبمقتضى المادة السابعه تنازلت الحكومة للشركه عن أراضى الدومين العام غير المزروعة والتى ستزرعها بشق طريق مائى بين الدلتا والبرزخ ؛ ونصت المادة الثامنة على أن يعهد لمسيو (لينان) بتحديد الأراضى الممنوحة للشركة ووجوب دفع الأهالى رسوماً عن رى أراضيهم من ترعة الماء العذب التى ستحفرها الشركة ؛ ومنحت المادة التاسعة للشركة تسهيلات فى الاستفاده من المناجم والمحاجر الأميريه دون دفع رسوم ، وإعفاء ما تستورده الشركة من الخارج من آلات من الجمارك ؛ ونصت المادة العاشرة على أن تحل الحكومه المصرية محل الشركه بعد انتهاء مدة الامتياز =

وقد جاء فى مقدمة هذا الامتياز أنه « حيث أن صديقنا (مسيو فردينان دى لسبس) قد لفت نظرنا إلى الفوائد التى تعود على مصر من وراء توصيل البحر المتوسط بالبحر الأحمر بقناة تصلح لملاحة السفن الكبيرة ، وحيث أن جنابه قد بين لنا أن فى الإمكان تأسيس شركة لتنفيذ هذا المشروع بحيث يساهم فيها أصحاب رءوس الأموال من شتى الأمم . وإذ قد نالت معروضاته رضانا وصادفت قبولنا فقد أصدرنا أمرنا هذا بمنح جناب صديقنا المشار إليه (رخصة مخصوصة) لتأسيس وإدارة شركة عامة تنشىء قناة تخترق برزخ السويس على شرط أن تؤدى الشركة المذكورة فورا لأصحاب الأراضى ثمن أراضيهم التى تؤخذ منهم لأجل المنافع العامة ، وأن تتولى الشركة بنفسها أو بالواسطة جميع الأشغال التى يقتضى المشروع إجراءها ، وأن تخضع الشركة فى كل الأمور للشروط المحددة فى المواد التالية . . . . »

وإن النظر إلى هذه المواد ليدل على سخاء الحكومة المصرية فى منح التسهيلات والامتيازات مع إغفال حقوق مصر مما جعل هذا الامتياز كثير المآخذ ، إذ أقحم مصر فى التزامات كان وراء كل كلمة منها أطماع ووراء كل فقرة تأويل ، وكان يجدر بوالى مصر أن يتخذ الحيطة لذلك[1].

فلم يذكر عقد الامتياز (لدى لسبس) من صفة سوى أنه صديق للوالى ولذلك رأى البعض[2] أنه ما كان يجوز منح امتياز مشروع ضخم كمشروع قناة السويس لشخص « كل ما يحمله من مؤهلات بخصوص المشروع أنه صديق للوالى » حيث

= مع تعويض الشركة ، واشترطت المادة الحادية عشرة وجوب تصديق الوالى على النظام الأساسى للشركة وأى تعديل يدخل عليه وكذلك قائمة الأعضاء المؤسسين . ووعد الوالى فى المادة الثانية عشرة بأن يبذل معونته الصادقة ومعونة موظفيه لتنفيذ المشروع . واشترط (سعيد) فى ختام الامتياز ضرورة الحصول على موافقة السلطان قبل الشروع فى العمل لتنفيذ المشروع .

(الوثائق التاريخية : الأوراق التركية : دوسيه ٣ ـ ١٥ ـ ٢ ، صورة ترجمة المؤرخ ٣ رمضان ١٢٧١ هـ (١٩ مايو ١٩٥٥) .

(١) شونفيلد : قناة السويس — ترجمة احمد خاكى (الباب الثانى من تأليف المترجم).

(٢) دكتور مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج ١ ص ١٣٨

لم يكن (دى‌لسبس) مهندساً ولا من رجال المال والأعمال ، علاوة على أنه لم يكن ممثلا لشخصية معنوية كبيرة كمؤسسة أو شركة تكون قائمة قبل منح الامتياز .

إلا أن (دى‌لسبس) كان فى الواقع - وكما رأينا فى الفصل السابق - يمثل جمعية دراسات قناة السويس صاحبة الجهود والمساعى الكبيرة من أجل المشروع وأنه جاء إلى مصر للحصول على امتياز حفر القناة لحساب هذه الجمعية .

كما أنه ما كان يجوز أن تقوم الشركة باستغلال القناة بعد حفرها بل كان من الواجب أن يقتصر عمل الشركة على حفر القناة وإقامة المنشآت اللازمة لها على أن تحتفظ مصر لنفسها بحق إدارتها واستغلالها ، بل كان يجدر بالحكومة المصرية أن تشق القناة على حسابها كما كان يريد (محمد على) ، أو كان من الممكن طرح عملية الحفر فى منافسة عالمية ويعهد بالمشروع إلى الشركة التى تستوفى الشروط .

وإلى جانب ذلك فإن بعض مواد الامتياز الأول فقد انطوت على إجحاف كبير بمصر وإهدار لحقوقها ، كتنازل الحكومة المصرية عن الأراضى اللازمة للقنوات وملحقاتها بدون مقابل ، كما نصت المادة الثامنة على وجوب أن يدفع الأهالى رسوما مقابل انتفاعهم فى رى أراضيهم بترعة الماء العذب التى سوف تحفرها الشركة ، وهذا نص يدعو إلى العجب والدهشة ، إذ كيف يستساغ أن يدفع المصريون ثمن المياه التى تروى أراضيهم مع أنها مستمدة أصلا من النيل الذى يجرى فى بلادهم . وإذا كان من الممكن تبرير هذا الإجراء بأن الشركة سوف تتكبد نفقات فى حفر ترعة الماء العذب وأنها لذلك لابد وأن تجبى رسوما لتعويض هذه النفقات ، فإنه يمكن الرد على ذلك بأن الشركة لن تحفر قناة الماء العذب خصيصا من أجل رى الأراضى الزراعية وإنما من أجل توصيل المياه الصالحة للشرب إلى المنطقة التى سوف تجرى فيها أعمال حفر القناة الملاحية حتى يتيسر العمل والمعيشة للعمال المشتغلين فيها ، فترعة الماء العذب تعتبر أصلا ضرورة لازمة لكى تستطيع الشركة إنجاز مهمتها وحفر القناة الملاحية بين البحرين . وقد أعفيت الشركة كذلك — (بمقتضى المادة التاسعة) من دفع رسوم استخراج المواد اللازمة لأعمال القناة والمنشآت التابعة لها من المناجم والمحاجر الأميرية ، كما منحت

الشركة حق استيراد الآلات والمهمات من الخارج دون أن تؤدى عنها رسوما جمركية .

إلا أن أهم نقد يمكن أن يوجه إلى هذا الامتياز هو أنه لم يتعرض صراحة لحياد القناة المزمع حفرها أو تنظيم هذا الحياد والاتفاق عليه بين الدول ، وكل مافى الأمر أن إطلاق اسم « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » على الشركة يفيد أن المشروع صفة عالميه ، ومعنى هذا أن الاكتتاب والمساهمة فى هذه الشركة سوف يتاح لجميع الأقطار لتجنب حصول دولة ماعلى امتياز فى إدارة شركة القناة(١).

كما نصت المادة السادسة على أن رسوم المرور بالقناة سوف تكون متساوية بالنسبة لسفن جميع الدول ولن تختص إحداها بميزة خاصة على غيرها من الدول(٢) إلا أن (سعيدا) لم يحصل سلفاً على ضمان الدول لحياد القناه كما كان يطالب (محمد على) ، ومن المرجح أن إرجاء مسألة الحياد يرجع إلى أن (دى لسبس) كان من رأيه تأجيل الحصول على موافقة الدول على حياد القناة إلى مابعد إنشاء القناة ومجابهة الدول بالأمر الواقع ، لأن إقحام المشروع قبل تنفيذه فى مفاوضات بين الدول الأوروبية مع اختلاف وجهات نظرها قد يؤدى إلى فشل المشروع كلية .

وقد أجمعت الآراء على أن الامتياز الأول قد تضمن كثيرا من الامتيازات والمنح السخية لشركة القناة ، فقد علق (دى روشتى de Rossetti) قنصل توسكانا فى مصر على هذه الامتيازات بقوله فى تقرير رفعه إلى وزير خارجية فلورنسه بتاريخ ٢ دبسمبر ١٨٥٤ وأرفق به نسخة من الامتياز الأول: «لست فى حاجة لأن أظهر لمعاليكم مقدار الامتيازات التى منحها سمو الوالى فإنها عظيمة

---

(١) Shukry Kh Ismail and Slavery in the Sudan, p 16 (footnote).

(٢) دكتور عبد الله رشوان: المركز الدولى لمياه السويس وماثرها ص ٥

الفائدة لمسيو (دى لسبس) وللشركة المزمع تأسيسها ، ولم يحدث مطلقاً أن ظفر أى شخص بمثل هذه المميزات العظيمة وبمثل هذا السخاء من أية حكومة كانت[1]... ».

أما قنصل النمسا (هوبر) فإنه لم يشأ التعليق على هذا الامتياز على اعتبار أنه امتياز مؤقت لحين صدور موافقة حكومة الباب العالى عليه ، ولو أنه كان يرى فى نفس الوقت أنه إذا تقرر تنفيذ المشروع فإنه يجب أن توضع موضع الاعتبار آراء خبراء أوروبا المختصين وعلى الأخص الإيطاليين والهولنديين باعتبارهم أكفأ المهندسين فى المنشآت المائية[2] .

بل إن (دى لسبس) نفسه فى رسالة منه إلى رئيس تحرير جريدة (التيمس) يقول إن « الشركة قد حصلت من الحكومة المصرية على أكثر مما أعطت ، وإنها (أى الشركة) مدينة لوالى مصر ليس بالشكر فحسب بل وبالامتنان العظيم[3] » .

ومع ذلك فان الامتياز الأول قد أقر لمصر ببعض الحقوق ، كحق تعيين مدير الشركة ، وإنشاء تحصينات دفاعية على حسابها فى منطقة القناة ، والحصول على نسبة ١٥٪ من أرباح الشركة سنوياً ، ثم الاستيلاء على القناة ومنشآتها استيلاء تاماً عند انتهاء مدة الامتياز ، كما أن الامتياز لم يذكر شيئاً عن العمال المصريين ولم ينص على تعهد الحكومة بتوريدهم أو ضرورة اشتراكهم فى أعمال القناة بطريق السخرة[4] . وعلى كل حال فهذه حقوق مشروعة لمصر وهى كذلك حقوق متواضعة إذا قيست بالامتيازات التى حصلت عليها الشركة .

ولقد أضفى الامتياز الأول على مشروع القناه الذى عهد إلى الشركة بتنفيذه

(١) Sammarco Precis ... T. IV, P. 93-94.

(٢) الوثائق النمسوية (الميكروفلم) No. 1927, de Huber à Comte Buol le 5 Decembre 1855.

(٣) Lettre de De Lesseps à l'Editeur du (Times) à Londre, de Paris, le 30 Octobre 1855 · Lettres, journal, T. I, P. 280.

(٤) شونفيلد ; قناة السويس — ترجمة احمد خاكى ص ٧٧ .

صفة (المرفق العام) حيث نصت مواد هذا الامتياز على أن المشروع يستهدف سد حاجة عامة هى الملاحة البحرية والنهرية والشرب والرى ، كما أقرت المادة الثانية حق تدخل الحكومة المصرية فى أعمال الإداره كتعيين مدير الشركة ، ونصت المادة السادسة على أن يكون تحديد تعريفة المرور بالقناة بالاتفاق بين الشركة والحكومة المصرية ، كما حتمت المادة الحادية عشرة عرض النظام الأساسى للشركة على الحكومة المصرية والحصول على موافقتها عليه وعلى أى تعديل يراد إدخاله عليه فى المستقبل ، كما كان للحكومة المصرية حق التدخل لتحقيق المساواة بين المنتفعين بهذا المرفق حيث نصت المادة السادسة على وجوب تساوى الدول جميعا فى دفع رسوم المرور فى القناة وعدم جواز حصول أى من الدول على امتياز خاص . وإلى جانب ذلك فقد أضفت الدولة على المشروع بعض مظاهر السلطة العامة مثل التنازل عن بعض الأراضى المملوكة للدولة ومنح الشركة بعض التسهيلات فى المناجم والمحاجر والجمارك مما يؤكد صفة المرفق العام .

وقد ترتب على ذلك كله أن صار اتفاق الشركة مع الحكومه ما هو إلا عقد التزام بإنشاء وإدارة مرفق عام ، وتلجأ الدول إلى هذه الطريقة — طريقة الالتزام أو الامتياز المعروفة فى القانون الإدارى — لإنشاء المرافق العامة ، وإذ تلجأ الدولة إلى هذه الطريقة فى تنفيذ المشروعات إنما تضفى على المتعاقد معها صفة النيابة عنها فى القيام بعمل كان يجب عليها أن تقوم به هى أصلا[1] . ولذلك فانه لا مبرر لما ذهب إليه (ساماركو) من أن (دى لسبس) انتزع لنفسه اختصاصات ليست من حقه قانونا عندما اعتبر نفسه وكيلا عن الوالى[2] ، فمن المرجح (أن دى لسبس) اعتبر نفسه وكيلا عن الوالى بحكم أن الحكومات هى التى تتمتع بسلطة إنشاء المرافق العامة سواء أكان ذلك بنفسها أم بطريقة الالتزام المذكورة ، وأن هذه الطريقة الأخيرة تجعل من الشركة صاحبة الالتزام نائبة عن الحكومة فى هـذا العمل . وإلى جانب ذلك يتهم (ساماركو)[3] (دى لسبس) بتحريف النص التركى للامتياز الأول عند

---

(١) دكتور السيد محمد مدنى : تأميم قناة السويس من الناحية القانونية ص ١٠٥ — ١١٣

(٢) Sammarco Precis ... T. IV, p. 82.

(٣) Ibid.

ترجمته إلى الفرنسية ، إذ بينما تنص مقدمة النص التركى على إعطاء (دى لسبس) « رخصة مخصوصة » وردت فى الترجمة الفرنسية عبارة « Pouvoir Exclusif » ولعل المقصود من هذه الترجمة أن هذه السلطة الخاصة الممنوحة (لدى لسبس) سلطة قاصرة عليه وبذلك لايكون ثمة تحريف فى الترجمة الفرنسية عن الأصل التركى.

وعلى الرغم من العيوب التى شابت الامتياز الأول فانه مما يسترعى الانتباه أن هذا الامتياز لم يسقط عن شركة القناة جنسيتها المصرية ، ذلك أن الشركة تقرر تكوينها على النحو الذى تطلبه مانح الالتزام ، ولما كانت الحكومة هى مانحة الالتزام والمنشئة لشخصية الشركة القانونية فان ذلك كله يجعل الشركة تتمتع بالجنسية المصرية وتخضع للقوانين المصرية[1] ، ولقد استندت الحكومة المصرية إلى هذا الاعتبار عندما أصدرت قرارها بتأميم شركة القناة فى ٢٦ يوليو ١٩٥٦ ، فكان عملها هذا عملا مشروعا من أعمال السيادة استخدمت فيه حقوقها القانونية .

☼ ☼ ☼

موقف الدول من الامتياز :

وفى ٢ ديسمبر بعث (دى لسبس) إلى (هوبر) قنصل النمسا برسالة أرفق بها مذكرته إلى الوالى المؤرخة فى ١٥ نوفمبر والتى بين فيها (دى لسبس) الفوائد التى سوف تعود على النمسا وألمانيا من وراء شق القناة ، مشيراً إلى أن البارون (دى بروك) ممثل النمسا فى الآستانة شارك منذ عشر سنوات فى الأعمال الخاصة بأبحاث القناة إيماناً منه بأهميتها[2] ، وقد وافى القنصل النمسوى حكومته فى ٢ ديسمبر بتفاصيل ما حدث بين الوالى و (دى لسبس) بخصوص المشروع ، وبين أن (دى لسبس) ينوى أن يضفى على المشروع صفة عالمية لكى يتجنب الصعوبات السياسية وعلى الأخص من جانب انجلترة ، إذا ظهرت فى المشروع صبغة قومية وأضاف القنصل النمسوى إلى ذلك أن سعيد باشا سوف يسعى من أجل الحصول على موافقة السلطان على المشروع وأنه يعول كثيراً على تأييد ممثل النمسا

---

(١) دكتور السيد محمد مدنى : تأميم شركة مياه السويس من الناحية القانونية ص ١١٥

(٢) الوثائق النمسوية De De Lesseps à Huber le 2 Dec, 1851,

فى الآستانة للنجاح فى هذا المسعى[١] .

أما (بروس) قنصل انجلترا فلعلمه أن حكومته تعارض مشروع القناة فقد أسرع عقب فى صدور الامتياز فى ٣٠ نوفمبر يحذر الوالى من تنفيذ المشروع على أساس أنه مشروع ضخم بالنسبة لموارد البلاد ، كما أن القناة قد تخرج من سيطرة الحكومة المصرية[٢]، وبدلا من مشروع القناة اقترح القنصل الإنجليزى على الوالى مد الخط الحديدى إلى السويس . وأبدى (بروس) فى تقرير له إلى حكومته فى ٣ ديسمبر ١٨٥٤ — مخاوفه من النتائج التى تترتب على شق القناة حيث كان يرى أن حفر القناة سوف يؤدى إلى ازدياد النشاط التجارى بين أوروبا والبلاد الواقعة على ساحل البحر الأحمر مما قد يؤدى بالدول الأوروبية إلى إنشاء مراكز لها فى هذه البلاد فيقوم صراع بين الوطنيين والأجانب يتخذ ذريعة للتدخل المسلح تكون نتيجته احتلالا دائما وكان (بروس) يخشى أن يكون هذا مصير مصر ذاتها[٣] .

واستمر (بروس) يعارض المشروع لدى (سعيد) ليس فقط على أساس أن الامتياز يجعل السلطة مركزة فى يد فرد واحد هو (دى لسبس) بل حاول كذلك اثارة مخاوف الوالى من النتائج التى سوف تترتب على حفر قناة ملاحية بالنسبه لخطورة منح شركة « فرنسيه » حق امتلاك أراض قد تكون نواة مستعمرة فرنسية كبرى . والى جانب ذلك فقد بنى (بروس) معارضته على أساس الخطر الذى سوف يتعرض له مثل هذا الطريق الذى يخترق دولة لا تملك ضمان المحافظة على حياده ، فذكر فى خطاب الى وزير خارجية انجلترا بتاريخ ٢٠ فبراير ١٨٥٥ « إن اعتراضى الذى أبرزته لوالى مصر هو أنه بدون ضمان كاف لحياد القناة فان

---

(١) الوثائق النمسوية (الميكروفيلم) . De Huber à Buol le 2 Dec, 1854.
Husny : Le Canal de Suez, p. 236.

(٢) F. O. From Bruce to Clarendon, 3 rd. Dec. 1854, Seifed-Dean : England's Opposition ... p. 29.

(٣) Husny : Le Canal de Suez, p. 235-239.

القناة اذا ما أنشئت سوف يكون ضررها على مصر أكثر من نفعها[١] » .

أما الحكومة الفرنسية فقد أرادت أن تشد أزر (سعيد) فى موقفه من مشروع القناة فأنعمت عليه فى ديسمبر ١٨٥٤ بوسام (جوقة الشرف) من أجل موافقته على امتياز مشروع القناة[٢] وعهدت إلى قنصلها (ساباتييه) بأن يقلد الوالى الوسام ، وفى يوم ٢٢ ديسمبر ألقى (ساباتييه) أمام سعيد وهو يقلده الوسام كلمة عبر فيها عن شعور الامبراطور (نابليون الثالث) إزاء والى مصر وأوضح أن هذا الانعام ليس فقط تعبيراً عما يكنه الامبراطور نحو الوالى الذى يعرفه ويقدر صفاته الشخصية ، ولكنه كذلك دليل على شعور الامبراطور الطيب نحو مصر ذاتها ونحو المشروعات والأعمال الإصلاحية والتنظيمية التى يقوم بها سعيد إتماماً لما بدأه أبوه (محمد على) .

وأكد (ساباتييه) فى خطابه أن الإمبراطور — من أجل نجاح هذه المشروعات (ومنها مشروع القناة) — لن يضن على (محمد سعيد) بتشجيعه بل وبمعونته[٣] .

وقد رد سعيد على الامبراطور (نابوليون الثالث) بمناسبة هذا الانعام معبراً عن امتنانه وشكره ، مؤملا أن ينال من الامبراطور التأييد الكامل لمشروع توصيل البحرين وهو المشروع الذى أوضح (سعيد) أنه سوف يعود بالفائدة على تجارة وصناعة الدول الأوروبية جميعاً والذى عهد بتنفيذه إلى شركة عالمية استمراراً لسياسة أبيه فى الاهتمام بالمشروعات العامة[٤] .

موقف السان سيمونيين من الامتياز :

وما دمنا بصدد الحديث عن الامتياز الأول فانه يجدر بنا أن نعرف رأى

---

(١) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية ، F. O. 78-1156, No. 2. From Bruce to Clarendon, 20 February 1855.

(٢) Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p. 57.

(٣) De Lesseps . Lettres, journal ... T. I, p. 78-79 (Journal à Mme. Delamalle, le 22 Dec. 1854.

(٤) Ibid, p. 88 (à Mme Delamalle le 5 Janvier 1855), Roux, J. Ch.: L'Isthme et le Canal ... I, p. 258.

السان سيمونيين فى هذا الامتياز ، فانه بعد أن وصلت أنباؤه إلى جمعية دراسات قناة السويس عن طريق (ارليه دوفور[1]) عبروا عن غبطتهم بالوصول إلى هذه النتيجة بمثل هذه السهولة ، ففى رسالة بتاريخ ٢٧ يناير ١٨٥٥ عبر (دوفور فيرونس) لزميله (نجريللى) عن سروره ورضاه عن الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس) والذى أرفق (دوفور) بخطابه صورة منه ، إلا أن الأمر الذى كان يقلق (دوفور) من هذه الخطوة هو أن الذى حصل على الامتياز شخص (فرنسى) « مما يجعل المشروع يبدو كأنه مشروع فرنسى بحت ويهم الفرنسيين وحدهم ... » فيفقد مشروع القناة الصفة التى كان السان سيمونيون يريدون أن يبدو بها منذ البداية وذلك بأن يظهر كمشروع عالمى تهتم به أقطار أوروبا جميعا وليس كمشروع فرنسى فحسب فلا يحدق الخطر بالمشروع بسبب استثارة الإنجليز ضده على نحو ما استنتجه (دوفور) - كما قال - من المقالات التى نشرتها جريدة (التيمس) وكلها ضد مشروع القناة ، وذلك عندما كان الرأى العام الإنجليزى يخشى أن تتستر فرنسا وراء مشروع القناة لكى تثبت أقدامها فى مصر وتضع البلاد تحت سيطرتها مثلما فعلت فى الجزائر . وهكذا لم يجد السان سيمونيون فى الامتياز من عيب سوى أنه - كما يقول (دوفور) - صدر لشخص بمفرده لا لهيئة تتمثل فيها الدول الأوروبية كما هو الحال فى جمعية دراسات قناة السويس[2].

وليس أدل على رضا السان سيمونيين عن الامتياز الأول فى ذاته وعما جاء فيه من مواد وما تضمنه من تسهيلات وامتيازات من أنهم فكروا فى تحويل هذا الامتياز إلى جمعية الدراسات بدلا من (دى لسبس) وحده ، وعرضوا ذلك على (دى لسبس) مقابل تعويضه بمبلغ كبير من المال ، إلا أن (دى لسبس) رفض العرض بعد أن صار هدفه الاستئثار بالمشروع دون جمعية الدراسات[3].

---

(١) سبقت الإشارة فى ص ١٧٩ ، ٢١٣ إلى أن (دى لسبس) بعث بصورة من هذا الامتياز إلى (ارليه) فوصلته فى ١٥ ديسمبر ١٨٥٤ وأبلغها بدوره إلى بقية أعضاء جمعية الدراسات .

(٢) الوثائق النمسوية Lettre de Dufour à Negrelli le 27 Jan.1855.

(٣) الوثائق النمسوية No 830, de Huber à Comte Buol le 17 Mai 1855

رحلة (دى لسبس) الاستكشافية فى برزخ السويس

ذكرنا أن الوالى (محمد سعيد) منح (فردينان دى لسبس) فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ الامتياز بحفر قناة السويس إلا أنه لم يصدر العقد الرسمى الذى يخول (لدى لسبس) حقوقاً قانونية إلا بعد ستة أشهر تقريباً (فى ١٩ مايو ١٨٥٥) ذلك أن الوالى - رغم رغبته فى إتمام مشروع القناة - لم يشأ أن يصدر الفرمان الأول إلا بعد أن يحيط نفسه ببعض الضمانات سواء أكانت هذه فنية من حيث ضرورة التأكد من إمكان تنفيذ المشروع ، أم سياسية من حيث عدم إثارة صعوبات مع الدول . ولتوفير الضمانات الفنية طلب الوالى من (دى لسبس) أن يشرع فى دراسة منطقة البرزخ لمعرفة إمكانيات تنفيذ المشروع ، وطلب (دى لسبس) من الوالى أن يأذن لمهندسيه (لينان) و (موجيل) بمرافقته فى رحلته الاستكشافية التى أزمع القيام بها إلى منطقة البرزخ فقد كان (دى لسبس) على علم بخبرة (لينان) بالمنطقة التى سوف تشقها القناة بعد الدراسات والبحوث العديدة التى قام بها (لينان) فى هذه المنطقة سنوات طويلة فيقول (دى لسبس) « إن (لينان) يعرف البرزخ شبراً شبرا إذ قام فيه عدة مرات بدراسات تنم عن علم وذكاء وهذه الدراسات هى أساس رحلتنا الاستكشافية ، ولذلك فإنه من الصعب الاستغناء عن معونته والاستعانة بغيره فى مسألة تقرير اتجاه القناة البحرية الملاحية وترعة الماء العذب المتفرعة من النيل [1] » ولقد نوه (دى لسبس) فى مذكرته المؤرخة فى ١٥ نوفمبر عام ١٨٥٤ بالأعمال التى قام بها (لينان) فى مشروعات القنوات عامة ومشروع القناة بين البحرين على وجه الخصوص ، عندما قام ببحوث عديدة فى منطقة البرزخ وفكر قبل غيره فى شق قناة مباشرة تصلح لملاحة السفن الكبيرة بين الفرما والسويس [2] .

أما (موجيل) فقد كانت له خبرة واسعة بالمنشآت المائية ، كما قام ببحوث

---

(١) Linant : Mamoires sur les principaux ... p 237 (Lettre de De Lesseps à Arlès Dufour en 16 Jan. 1855)

(٢) Voisin . Le Canal de Suez ..., T. I, p. 6.

عديدة عن التيارات البحرية والرواسب الساحلية ، وكان (موجيل) علاوة على ذلك يؤمن بإمكان شق قناة فى برزخ السويس بسهولة .

ورغم أن الوالى حاول أن يثنى (دى لسبس) عن اصطحاب (موجيل) مع (لينان) فى هذه الرحلة الاستكشافية لصعوبة التوفيق بينهما ، إلا أن (دى لسبس) أصر على اصطحابهما معاً نظراً لأهمية المشروع (١) .

وإذا كان (دى لسبس) قد اصطحب معه كلا من (لينان) و (موجيل) إلا أن (لينان) هو الذى تقدم الركب لإلمامه وخبرته الواسعة بكل أنحاء البرزخ خصوصاً وأنه كان يحمل معه دراساته وبحوثه ومقاييسه التى قام بها وخططه التى وضعها وغير ذلك من الأعمال التى أنجزها وحده أو بالاشتراك مع (بوردالو) أحد مهندسى جمعية دراسات قناة السويس ، كما عرفنا فى عام ١٨٤٧ ، وكذلك خريطته التفصيلية للبرزخ ، وكانت هذه الأعمال جميعاً هى المرشد الذى اهتدى به (دى لسبس) ومن معه فى أثناء هذه الرحلة(٢) .

وفى ٢٣ ديسمبر ١٨٥٤ غادر (دى لسبس) ومن معه القاهرة وبصحبتهم القنصل الفرنسى (ساباتييه) متجهين إلى السويس حيث قاموا بدراسة ميناء السويس ومدى صلاحيته لتكون عنده إحدى نهايتى القناة بين البحرين ، وفى ٣١ ديسمبر اتجهت البعثة نحو الشمال متتبعة آثار القناة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر فى العصور السالفة ، وفى الطريق كان (دى لسبس) يجتمع برفاقه لتبادل الآراء بخصوص مشاهداتهم أثناء الرحلة ومناقشة وجهات النظر المختلفة بشأن الأبعاد التى ستكون عليها القناة المزمع حفرها ، ومحاولة تكوين فكرة مبدئية عن تكاليف المشروع ، وعندما وصلوا إلى بحيرة التمساح فى ٢ يناير ١٨٥٥ اقتنع (دى لسبس) بصواب الرأى الذى نادى به (لينان) لإنشاء ميناء داخلى على بحيرة التمساح ، واستمر الركب فى طريقه نحو الشمال حتى وصل إلى الفرما فى

---

(١) De Lesseps Souvenirs ... T. II, p. 82, Lettres, journal ... T. I, p. 67

(٢) Linant Memoires sur les Principaux Tr. p. 237, Mazuel L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 340.

١٠ يناير ١٨٥٥ وبذلك انتهت الرحلة وغادروا منطقة البرزخ عائدين إلى القاهرة فوصلوها فى ١٥ يناير[١] .

وقد اقتنع (دى لسبس) بعد زيارته للبرزخ بأن حفر قناة تصل بين البحرين لم يعد نهائياً موضع شك ، ولكن كان الواجب عليه كذلك أن يفصل فى موضوع اختيار أحد المشروعين لتوصيل البحرين (المباشر أو غير المباشر) وتفضيله على الآخر من حيث سهولة التنفيذ وتفوق المزايا بالنسبة للملاحة والاستغلال ، وقد عهد (دى لسبس) بهذه المهمة — مهمة المفاضلة بين المشروعين المباشر وغير المباشر — إلى المهندسين (لينان) و (موجيل)[٢] ، فعهد إليهما بمجرد عودته إلى القاهرة — بعمل دراسة شاملة عن المشروعين وإظهار المزايا أو العيوب والصعوبات التى تحيط بتنفيذ كل منهما ، وحدد (دى لسبس) تعليماته إلى (لينان) و (موجيل) فى تسعة عشر بنداً لكى ينجزا على أساسها المهمة التى عهد إليهما بها[٣] ، ولكى يتخذا من هذه التعليمات أساساً لوضع (مشروع تمهيدى) لتوصيل البحرين .

وفى هذه التعليمات طلب (دى لسبس) من (لينان) و (موجيل) بحث مدى صلاحية ميناء السويس كمدخل للقناة على البحر الأحمر والأعمال التى يلزم القيام بها فى هذه المنطقة ، ثم تحديد الاتجاه الذى تسير فيه القناة من السويس إلى البحيرات المرة ومنها إلى بحيرة التمساح ، والأعمال التى يجب تنفيذها لإنشاء ميناء داخلى على هذه البحيرة الأخيرة ، ثم تحديد اتجاه سير القناة من بحيرة التمساح إلى بحيرة المنزلة والأعمال الضرورية التى يلزم تنفيذها على طول بحيرة المنزلة أو فى داخلها ، وبحث مدى صلاحية مصب الفرع البيلوزى القديم ليكون منفذاً للقناة على البحر المتوسط وتحديد الأعمال التى يجب القيام بها فى هذه المنطقة حتى يمكن مواجهة

(١) De Lesseps . Lettres, journal .. T. I, p. 79-122.

(٢) Desplaces · Le Canal de Suez, p, 24. **Roux**, J Ch. · L'Isthme ... I. p. 259.

(٣) Instruction à MM Linant et Mougel, pour le projet d'un Canal Maritime de la Mer Rouge à la Méditerranée et d'un Canal d'Alimentation dérivé du Nil, Caire en 15 Jan. 1855 : De Lesseps . Souvenirs ... T. II, p. 123.

الاعتراضات التى تثار فى وجه المشروع على أساس تراكم الرواسب عند فتحة القناة على البحر المتوسط ، وعهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بتوجيه عناية خاصة فى تقريرهما إلى هذه النقطة بالذات والاستناد فى إبداء رأيهما على أدلة قوية وإحصاءات دقيقة .

ولقد طلب (دى لسبس) منهما أيضاً محاولة تقدير تكاليف حفر القناة الملاحية تقديراً مبدئياً والمدة اللازمة لشق هذه القناة حتى تصير صالحة للملاحة ، وكذلك دراسة مشروع ترعة الماء العذب المتفرعة من النيل وتكاليف حفرها والمدة التى يستغرقها حفرها . كما عهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بدراسة التلال الرملية القائمة فى البرزخ والتأكد مما إذا كانت متحركة بحيث تهدد القناة بين البحرين بالانطمار فى المستقبل ، وطلب (دى لسبس) من المهندسين كذلك إبداء رأيهما فى الأدوات والمهمات التى تلزم لأعمال الحفر واقتراح طريقة استحضارها والجهة التى تجلب منها بسهولة وبأقل التكاليف . وفى ختام تعليماته كلف (دى لسبس) (لينان) و (موجيل) بتقديم مشروع تمهيدى للقناة مرفقاً برسوم تفصيلية فى أقرب فرصة ممكنة (١) ، فقد كان (دى لسبس) يريد العودة إلى أوروبا ليعرض على الرأى العام الأوروبى نتائج مساعيه وجهوده فى مصر ولكى يستطيع اقناع الرأى العام فى أوروبا بتأييده وتأييد مشروعه أراد (دى لسبس) أن يسافر إلى أوروبا محوطاً بمختلف الوسائل التى تمكنه من إقناع الرأى العام بالمشروع وعظمته وفائدته وإمكان تنفيذه (٢) . وبعد أن عهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بهذه المهمة الهندسية الفنية غادر مصر فى ٢٧ يناير ١٨٥٥ إلى القسطنطينية لكى يبذل من أجل المشروع جهوداً سياسية دبلوماسية بالحصول على موافقة حكومة الباب العالى على الامتياز الذى منحه له الوالى فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ .

٭ ٭ ٭

(١) Ibid, p. 123-127

(٢) Desplaces Le Canal de Suez, p. 25'
Roux, J. Ch. L'Isthme ... T. I, p. 259.

المشروع التمهيدى (Avant-Projet)

وبينما (دى لسبس) يبذل مساعيه فى القسطنطينية أتم (لينان) و (موجيل) بحوثهما ووضعا المشروع التمهيدى الذى طلبه (دى لسبس) منهما ، وسلماه اليه فى ٢٠ مارس ١٨٥٥ وكان قد عاد إلى مصر من القسطنطينية منذ ١٥ مارس . وقد عبر (دى لسبس) عن ارتياحه ورضاه عن محتويات المشروع التمهيدى[١]، فقد صار فى إمكانه الاعتماد على هذا التقرير الفنى فى إقناع أصحاب رءوس الأموال والفنيين فى أوروبا بوجهة نظره بخصوص هذا المشروع وسهولة تنفيذه . ولقد رفع (دى لسبس) نسخة من هذا المشروع إلى الوالى ، وحمل نسخة أخرى معه إلى فرنسا عندما سافر إليها فى مايو ١٨٥٥[٢] .

وفى هذا التقرير الذى وضعه (لينان) و (موجيل) ذكر المهندسان تاريخ القنوات التى كانت تستخدم فى توصيل البحرين فى العصور السابقة كما راحا يتحدثان عن الأبحاث التى قام بها مهندسو الحملة الفرنسية والنتائج التى وصل إليها هؤلاء بخصوص اختلاف مستوى البحرين ، ثم الأبحاث التى قام بها المهندس الفرنسى (بوردالو) باسم جمعية دراسات قناة السويس فى عام ١٨٤٧ واشترك معه فيها (لينان) ، وهى تلك الأبحاث التى هدمت الفكرة الخاطئة التى كانت مسيطرة على عقول القدماء وأكدتها بعثة الحملة الفرنسية ، فأثبتت أبحاث ١٨٤٧ عدم وجود فرق يذكر بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر .

وتناول (لينان) و (موجيل) فى تقريرهما بعد ذلك شرح الظروف الطبيعية لبرزخ السويس ، وكيف أن هذه الظروف تساعد على سهولة تنفيذ مشروع قناة ملاحية مباشرة من حيث وجود منخفض طولى يخترق البرزخ كما يتمثل فى البحيرات المرة وبحيرة التمساح تسهيلات تساعد فى شق القناة الملاحيه فالبحيرات المره تعتبر ممراً مائياً طبيعياً لا يحتاج إلى أعمال حفر كما تعتبر خزاناً لتغذية القناة بالماء ، أما بحيرة التمساح فإنها بحكم موقعها فى منتصف المسافة بين

---

(١) De Lesseps : Souvenirs ... T. II, p. 171.

(٢) Mazuel . L'Oeuvre ... p. 314.

السويس وبيلوز يمكن ـ فى حالة شق قناة مباشرة مستقيمة ـ الاستفادة منها كميناء داخلى تجد فيه السفن العابرة كل ما تحتاج إليه من مؤن وترميمات .

وبعد أن تتبع المهندسان ـ فى تقريرهما ـ خط القناة من السويس إلى البحر المتوسط أخذا فى مناقشة الاعتراضات التى يمكن أن تثار فى وجه مشروع القناه المستقيمه ، وتوليا الرد على هذه الاعتراضات وتفنيدها . وتتركز هذه فى ثلاثة : أولها الخوف من أن تكون رمال البرزخ متحركه (متنقله) غير ثابتة وبذلك تهدد بطمر القناة بين البحرين ، وثانيها ما يراه البعض من وجود صعوبات لا يمكن التغلب عليها لإنشاء بروز مزدوج (Jetée) يمتد من الشاطىء حتى يصل إلى نقطة يصبح عندها عمق مياه البحر ٩ أمتار وذلك لتوفير ممر مائى يكفى لملاحة السفن ودخولها إلى مجرى القناه ، وثالثها ما يشاع من أن مياه البحر المتوسط محملة بكميات كبيرة من طمى النيل بحيث يخشى أن تحول هذه الرواسب دون اقتراب السفن من مدخل القناة على البحر المتوسط .

وقد تناول المهندسان فى المشروع التمهيدى مناقشة هذه الاعتراضات الواحد بعد الآخر ودحضها بحيث لم يدعا مجالا للشك فى أن مشروع القناة المستقيمة بين البحرين لا يجد أية صعوبات أو عقبات من الناحية الفنية . ففيما يختص بالاعتراض الأول أثبت المشروع التمهيدى أن المخاوف التى تثيرها الرمال المتحركه لا أساس لها لأن رمال البرزخ ثابتة ودلل المهندسان على هذا القول ببقاء العلامات التى خلفها مهندسو جمعية الدراسات فى عام ١٨٤٧ فى مكانها حتى رحله (دى لسبس) الاستكشافية فى ديسمبر ١٨٥٤ ويناير ١٨٥٥ وأكثر من هذا فإن بقايا القناة القديمة التى حفرت من أيام الفراعنة والعرب تؤيد ذلك .

أما عن البروز فقد ذكر التقرير أنه ليس هناك صعوبات فى تنفيذه وأورد أمثلة متعددة إذ بين المشروع التمهيدى أن حاجزا أقيم فى الميناء الفرنسى شربورج Cherbourg طوله ٣٧٦٨ متر ويمتد فى البحر حتى يصل إلى نقطة يصير عمق الماء عندها ١٥ مترا ، كما أنشىء بروز فى بليموت Plymouth بطول ١٢٦٤ متر ويصل إلى عمق يزيد على أحد عشر كيلومترا ، وفى خليج ليون عند رأس الرجاء الصالح يوجد بروز طوله ثمانية كيلومترات ويمتد فى البحر إلى نقطة يصبح عمق الماء

عندها ستة عشر متراً . ويبين المهندسان أنه إذا كانت هذه الأعمال قد صادفت صعاباً بحكم عنف التيارات المائية وقوتها وعمق المياه فى المناطق التى أقيمت فيها فإن مثل هذه الصعوبات لن يكون لها وجود على الساحل البيلوزى

أما فيما يختص برواسب النيل فقد اثبت (لينان) و(موجيل) فى مشروعهما التمهيدى أن طمى النيل ليس له وجود بين الرواسب البحرية أمام الساحل المصرى ودللا على هذا القول بأن شاطىء بيلوز لايتكون إلا من الرمال فقط وليس فيها أى أثر لرواسب نهرية .

وهكذا أثبت المشروع التمهيدى أنه ليس هناك عقبات فنية تعترض شق قناة مستقيمة تصل البحرين : المتوسط والأحمر بطريق مباشر .

ثم تحدث المشروع عن ترعة الماء العذب التى تهدف إلى ربط البلاد المصرية بالقناة الملاحية ، على أن تبدأ من النيل وتخترق وادى طوميلات ، وذلك للاستفادة منها فى رى الأراضى والملاحة الداخلية وتوفير مياه الشرب اللازمة للعمال الذين سيقومون بالأعمال المختلفة التى تتطلبها القناة الملاحية ومنشآتها ، على أن تتفرع ترعة الماء العذب عند بحيرة التمساح إلى فرعين يتجه احدهما إلى السويس والآخر إلى بيلوز .

ولقد قدر المهندسان ـ فى مشروعهما ـ نفقات هذه الأعمال بمبلغ ١٨٥ مليون فرنك بحيث يمكن إنجازها فى ست سنوات .

هذا هو المشروع التمهيدى الذى حمله (دى لسبس) معه إلى أوروبا عند سفره إليها ليستند على محتوياته الفنية لإقناع الرأى العام الأوروبى ورجال المال والمهندسين بمشروع توصيل البحرين بقناة مستقيمة بينهما(١) .

---

(١) Ritt Hist de L'Isthme de Suez, p. 114-118,
De Lesseps · Souvenirs ... T II, p. 189-192.
(Analyse de L'Avant projet de MM. Linant et Mougel en date du Caire le 20 Mars 1855) .

الفصل التاسع

مساعي دي لسبس في الآستانة ؟

رحلة (دى لسبس) الى الآستانة .

لما كان الامتياز الأول قد اشترط الحصول على موافقة السلطان العثمانى قبل الشروع فى تنفيذ مشروع القناة ، فقد ترك (دى لسبس) المهندسين (لينان) و (موجيل) يعملان فى إعداد (المشروع التمهيدى) وغادر القاهره فى أواخر يناير ١٨٥٥ إلى الآستانة من أجل السعى للحصول على موافقة السلطان العثمانى على الامتياز الذى أصدره له الوالى ، وذلك قبل البدء فى الأعمال التى يستلزمها تنفيذ مشروع القناة .

وقبل رحيل (دى لسبس) بذل والى مصر محاولات عدة لإقناع حكومة الباب العالى بالمشروع ، فكتب (سعيد) فى ٨ ديسمبر ١٨٥٤ إلى ناظر الخارجية العثمانية منوها « بما فى حفر القناة من المنافع والمزايا الظاهرة ، وأنه قد اقترح البعض حفرها بواسطة شركة عمومية بشرط ألا يصرف من الخزانة المصرية شىء بل يدفع لها ١٥ ٪ من إيرادها السنوى وتترك للحكومة المحلية بعد مضى تسع وتسعين سنة ليخلص إيرادها كله للخزانة المصرية . . . وهذا الاقتراح لا يعنى تنفيذ المشروع بواسطة دولة أو شركة تابعة لدولة بعينها ، وإنما يعنى تنفيذه بواسطة شركة عمومية . . . »

وقد أشار (سعيد) فى خطابه المذكور إلى الفوائد التى يمكن أن تعود من وراء حفر هذه القناة ، حيث تصبح منطقة السويس « ممراً تجارياً يشمله العمران والرقى فى ظل جلالة السلطان ، ويدر على الحكومة المحلية والأهلين على السواء منافع عامة . . . »

ونفى (سعيد) فى هذه الرسالة أنه اتخذ قراراً فى هذا الشأن وأعلن أنه إنما

يعرض الأمر على حكومة الباب العالى ، فإذا حاز القبول فإنه يشرع فى تنفيذ المشروع[١] .

وكتب (سعيد) خطاباً آخر بعث به إلى الصدر الأعظم فى ٢٨ ديسمبر ١٨٥٤ راجياً أن يعاونه من أجل الحصول على موافقة السلطان العثمانى على مشروع القناة[٢] .

ولكن انجلترا كانت تتمتع بالنفوذ الأعلى فى الآستانة عن طريق سفيرها (لورد ستراتفورد دى ردكليف Stratford de Redcliffe) الذى كان ذا تأثير قوى على أعضاء الحكومة التركية بوجه عام ، وعلى (رشيد باشا) الصدر الأعظم بوجه خاص ، حتى لقد كان يطلق على السلطان عبد الحميد اسم (عبد الكانينج) ، كما كان يطلق على (لورد ستراتفورد) لقب (السلطان ستراتفورد)[٣] .

وكان المعروف أن سياسة الحكومة الإنجليزية التقليدية تقوم على معارضة مشروع القناة لأسباب سبق ذكرها ، ولذلك فقد أسرع (رشيد باشا) فى ٧ يناير ١٨٥٥ يستطلع رأى السفير الإنجليزى فى مشروع القناة الذى طلب والى مصر موافقة حكومة الباب العالى عليه ، وذلك حتى يمكن الاسترشاد بوجهة النظر الإنجليزية فى إعداد الرد على طلب (سعيد) فى أثناء اجتماع مجلس الوزراء العثمانى[٤] .

ورغم أن السفير الإنجليزى لم يكن قد تلقى بعد من حكومته تعليمات بخصوص

---

(١) الأوراق التركية بدار الوثائق التاريخية — سجل رقم ١٨ صادر عابدين ترجمة الخطاب التركى رقم / ٥٨ المؤرخ ١٧ ربيع الأول ١٢٧١ هـ من والى مصر إلى ناظر الخارجية.

(٢) الأوراق التركية بدار الوثائق التاريخية — سجل رقم / ١٧ صادر عابدين . ترجمة الكتاب التركى رقم ١٠ المؤرخ ٧ ربيع الآخر ١٢٧١ هـ من والى مصر إلى الصدر الأعظم .

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى . مصر والسودان ص ٣٤ ؛
Seifed-Dean . England'sOpposition ... p. 34.

(٤) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية F· O. 352-41-Pera January 7th. 1855 (Mr. E. Pisani to Viscount Stratford de Redcliffe, Extract) .

المشروع وموقفها من الخطوة التي اتخذها (سعيد) بالموافقة على حفر القناة . فإن (لورد ستراتفورد) تصرف على مسئوليته الخاصة بما يتفق مع السياسة التقليدية للحكومة الإنجليزية ، وعارض بشدة موافقة الحكومة على مشروع القناه وطلب من الصدر الأعظم أن يعارض مشروع القناه ويوصى والى مصر — فى نفس الوقت — بمد الخط الحديدى إلى السويس (١)، ولقد وافق (رشيد باشا) على وجهة نظر السفير الإنجليزى ووعد بأن يكتب إلى والى مصر بالتخلى عن فكرة مشروع القناة وأن يمد الخط الحديدى إلى السويس . ولقد رفع الصدر الأعظم إلى السفير بطريقة سرية صورة من الرد الذى بعث به إلى (سعيد)(٢) فى ١٠ فبراير ١٨٥٥ واستجاب فيه لرغبة السفير الإنجليزى ، فأشاد الصدر الأعظم فى هذه الرسالة إلى (سعيد) « بالمنافع والمزايا التجارية والسياسية التى تعود من وراء السكة الحديد وذكر ان الدولة العلية تعتبرها من المشروعات التى ترغب فى تحقيقها»، ثم دعا والى مصر إلى بذل كل ما يمكنه من جهد لاتمام الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة قبل ميعاده المحدد ، بل ومده إلى السويس « نظراً للزومها الحقيقى » (أى السكة الحديد) ، أما مشروع القناة فقد اعترف (رشيد) بأنه فكره عظيمة « إذا أمكن تنفيذها أحدثت فى عالم التجارة انقلاباً يؤدى إلى تسهيلات تجارية عظيمة» ولكن كان من رأيه أن «هذه القناة سوف تفقد أهميتها وضرورتها بجانب السكة الحديد ، وأنه من الصعب تنفيذ المشروعين فى وقت واحد حيث تستأثر المسألة الحالية (الحرب ضد روسيا) بكل الجهود» . كما طلب الصدر الأعظم من (سعيد) أن يوافيه ببيانات مفصلة عن الشركة التى سيعهد إليها بتنفيذ مشروع القناة (٣) .

---

(١) Seifed-Dean, p. 34.

(٢) F O 352-31, Peia, Jan 14th. 1855 (From Pisani to Viscount Stratford

(٣) الأوراق التركية بدار الوثائق التاريخية: المحفظة رقم ١٢٩ عابدين . ملف الصدارة — شهر جمادى الأولى ، ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ٢٢ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (١٠ فبراير ١٨٥٥) من (مصطفى رشيد) الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) ، وقد أبلغ لورد (كلارندون) وزير خارجية انجلترا بهذا الرد فى ١٢ فبراير ١٨٥٥ Seifed-Dean, p. 35

ولكن رد (رشيد باشا) هذا لم يصل إلى مصر إلا بعد أن غادرها (دى لسبس) إلى الآستانة ، فقد قدر (سعيد) و (دى لسبس) أنه من أجل الحصول على موافقة حكومة الباب العالى على مشروع القناة لا بد من بذل بعض المساعى فى دوائر الحكومة العثمانية ذاتها وعدم الاكتفاء بالمكاتبات الرسمية للوصول هذا الهدف .

ولذلك فقد غادر (دى لسبس) مصر فى ٢٧ يناير ١٨٥٥ فى طريقه إلى الآستانة يحمل صورة المذكرة التى قدمها إلى (سعيد) فى ١٥ نوفمبر والأسس التى سوف يقوم عليها تنفيذ المشروع وتضمنها الامتياز الأول ، وكان يحمل خطابات توصية من (سعيد) إلى كل من الصدر الأعظم و (كامل باشا) رئيس مجلس السلطان وزوج شقيقة (سعيد) ، وقد أوصى (سعيد) الصدر الأعظم (رشيد باشا) بمساعدة (دى لسبس) فى مساعيه للحصول على موافقة السلطان على مشروع القناة وهو المشروع الذى كان يراه (سعيد) « مشروعا خيرياً ذا منافع كثيرة بالنسبة لمصر وسالما من الأضرار سواء أكان ذلك فى الحاضر أم فى المستقبل » (١) .

كما طلب من (كامل باشا) أن يستضيف (دى لسبس) ويحسن وفادته وأن يبذل مساعيه لتأييده فى الحصول على الأمر العالى بالموافقة على المشروع (٢) .

وقد كان (دى لسبس) يأمل ألا يصادف عقبات فى مساعيه لدى الحكومة العثمانية وأن تكلل جهوده لديها بالنجاح بسرعة ، حيث كان يرى أن الوالى قد منحه الامتياز منذ أكثر من شهرين ولم يثر أى اعتراض عليه خلال هذه الفترة وهى كافية — فى نظره — لأن يبحث المشروع من كافة نواحيه (٣) ، وفى ١٠ فبراير ١٨٥٥ وصل (دى لسبس) إلى الآستانة (٤) . وقد مهد بندتى (Benedetti)

---

(١) الأوراق التركية : سجل رقم ١٧ صادر عابدين . ترجمة الكتاب التركى رقم / ١٦ المؤرخ ٥ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (٢٤ يناير ١٨٥٥) من والى مصر إلى الباب العالى .

(٢) الأوراق التركية . سجل رقم /١٨ صادر عابدين ترجمة الكتاب التركى رقم ٧٤ المؤرخ ٥ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (٢٤ يناير ١٨٥٥) من والى مصر إلى (كامل باشا) .

(٣) Desplaces, p. 26.

(٤) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية : F. O. 352-41, Pera, Feb. 10th. 1855 (Mr. Pisani to Vis, Stratford de Redcliffe) ,

سفير فرنسا فى الآستانة السبيل لاجتماع (دى لسبس) بالصدر الأعظم ، وقد تم هذا الاجتماع فى صبيحة ١٢ فبراير ١٨٥٥ وسلم (دى لسبس) (لرشيد باشا) الخطاب الذى زوده به (سعيد باشا) وأرفق به الترجمة التركية لمذكرة (دى لسبس) عن مشروع توصيل البحرين المؤرخة فى ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ وكذلك نص الامتياز الذى جاء (دى لسبس) إلى الآستانه من أجل الحصول على موافقة الحكومة العثمانية عليه . وقد استمر الاجتماع ساعتين ، اطلع (دى لسبس) خلالها (رشيد باشا) على هذه الوثائق ، وأعرب عن رغبته فى ألا تطول إقامته بالعاصمة التركيه أكثر من عشره أيام ، وعن رجائه فى أن يحصل خلال هذه المدة على موافقة الحكومة العثمانية على المشروع .

وقد أفضى (دى لسبس) (لرشيد باشا) فى هذا الاجتماع كذلك بما يجول فى خاطره من مخاوف من أن تكون معارضة السفير الإنجليزى فى الآستانة هى العقبة الوحيده التى تصادف مشروع القناة وتحول دون موافقة الحكومة العثمانية على تنفيذه رغم مزاياه الواضحة ، وحاول (دى لسبس) أن يؤثر على الصدر الأعظم فعبر عن أمله فى ألا تتغلب جهود السفير الإنجليزى على رغبة (رشيد باشا) فى ارضاء «أمير مستنير يعتبر اليد اليمنى للامبراطورية العثمانية» وقال ان على الصدر الأعظم أن يختار بين « رضاء والى مصر الذى تحتاج الدولة العثمانية إلى صداقته فى ظروفها الحالية (حرب القرم) وبين غضب ممثل دولة أجنبية سرعان ما يزول » وحاول (دى لسبس) كذلك فى مقاومته لتأثير الإنجليز على الحكومة العثمانية أن يلوح لهذه الأخيرة بأن الحكومة الفرنسية تؤيد المشروع ، ويجب على الحكومة أن تراعى رغباتها ما دامت هذه الحكومة تريد أن تراعى شعور هذه أو تلك من الدول الأوروبية (١) ، خصوصاً وأن فرنسا ـ كما ذكر (دى لسبس) للصدر الأعظم ـ كانت تسعى من أجل المحافظة على هيبة السلطان واستقلاله فى الوقت الذى كانت انجلتره تدعى فيه أن من حق والى مصر (عباس) أثناء ازمة التنظيمات العثمانية المعروفة (١٨٥١ - ١٨٥٢) تنفيذ مشروع الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة بدون الحصول على موافقة السلطان .

(١) De Lesseps Souvenirs , T. II, P. 136-137.

وحاول (دى لسبس) أن يبين أن مشروع القناه يفيد الامبراطورية العثمانية ذاتها ، حيث أنه يوضح للدول الأوروبيه جميعاً أن الامبراطورية العثمانية تسير فى فى طريق التقدم والمدنيه وأنها لاتنقصها عناصر الحيوية ، كما أوضح أنه على الرغم من أن المشروع يحقق مصالح فرنسا البحرية والتجاريه فإن الحكومة الفرنسيه لم تشأ التدخل رسمياً وأنه لذلك يرجو ألا يكون جزاؤها رفض مشروع تؤيده وتحبذه الدول جميعها[١] .

واختتم (دى لسبس) حديثه مع الصدر الأعظم بأنه إن لم يحصل على موافقه الحكومه العثمانيه على المشروع خلال هذه المدة فإنه سوف يعود إلى مصر لاتخاذ الترتيبات اللازمة لتنفيذ المشروع الذى يعتزم الباشا تنفيذه حتى لو لم تصله موافقة حكومة السلطان[٢] .

وعقب هذا الاجتماع ، أسرع (رشيد باشا) فنقل إلى السفير الانجليزى تفاصيل الحديث الذى دار بينه وبين(دى لسبس) وطلب مشورة (لوردستراتفورد) فى المسلك الذى يتخذه إزاء المشروع[٣]، وحاول (رشيد باشا) أيضا أن يتعرف على وجهة نظر (لورد ستراتفورد) وذلك خلال المأدبة التى أقامها (رشيد باشا) فى اليوم التالى (١٣ فبراير ١٨٥٥) تكريماً لرحيل (البارون دى بروك) السفير النمسوى عن الآستانة بمناسبة تعيينه وزيراً للمالية النمسوية ، إلا أن السفير الانجليزى تمسك بموقف المعارضة لمشروع القناة ، وإذ أحس (رشيد باشا) بحرج موقفه لأن (ستراتفورد) لايمكن أن يعارض بصفة رسمية مشروع القناة ، فقد ألح على السفير الإنجليزى فى ١٨ فبراير ١٨٥٥ أن يبلغه رسمياً وجهة نظر حكومته نحو مشروع القناة لعرضها على مجلس الوزراء العثمانى فى الاجتماع الذى كان ينتظر عقده خلال أيام قلائل لبحث المشروع[٤].

---

(١) Ibid

(٢) الأوراق الانجليزيه بدار الوثائق التاريخيه : F. O. 352-41, Pera, Feb. 12th. 1855 (Mr. Pisani to Viscount Stratford)

(٣) الأوراق الانجليزيه بدار الوثائق التاريخيه : Ibid.

(٤) F. O. 352-41, Pera Feb. 18th. (Mr, Pisani to Vis. Stratford) .

وفى ١٩ فبراير ١٨٥٥ حظى (دى لسبس) بمقابلة السلطان العثمانى وفى نفس اليوم رفع مذكرة إلى مجلس الوزراء العثمانى ردد فيها ما سبق أن ذكره (لرشيد باشا) فعبر عن مخاوفه من أن يكون للملاحظات (غير الرسمية) التى يبديها ممثل انجلترة أثرها فى قرار المجلس ، وأشار إلى أن انجلترة سبق أن أعلنت أن مشروع الخط الحديدى لايحتاج إلى موافقة السلطان بينما وقفت فرنسا إلى جانب السلطان ، وها هى فرنسا تؤيد مشروع الخط الحديدى الذى تريده انجلترة وكذلك مشروع القناة الذى يحقق المصالح التجاريه والبحرية لدول العالم أجمع وفى نفس الوقت يقوى مركز الإمبراطورية العثمانية (١).

وأخيراً حل يوم اجتماع مجلس الوزراء العثمانى الذى تحدد له يوم ٢٢ فبراير ١٨٥٥ ، وقد أحس (ستراتفورد) - كما كتب إلى وزير الخارجية الانجليزية فى ذلك اليوم - أن معظم أعضاء المجلس يميلون إلى الموافقة على مشروع القناة(٢).

وأراد لورد (ستراتفورد) أن يؤثر على الوزراء العثمانيين ويوحى إليهم بأن يعارضوا مشروع القناة ، فأوفد أحد رجال السفارة الانجليزية ويدعى (بيرانى Pisani) لمقابلة (رشيد باشا) قبل اجتماع المجلس بساعات قلائل حتى ينقل إليه تعليمات السفير الإنجليزى والأسباب التى تحمله على معارضة مشروع القناة وتتلخص أوجه المعارضة هذه فى أن تنفيذ المشروع يتطلب أموالا ضخمة لاتستطيع خزانة مصر تحملها خاصة وأن الحرب (القرم) دائرة الرحى وتستأثر بكل جهود وموارد الإمبراطورية ، كما أن النجاح فى تنفيذ المشروع أمر مشكوك فيه وفائدته لمصر غير مؤكده(٣). وقد أرفق (ستراتفورد) بهذه التعليمات رسالة كان قد أرسلها (لورد كلارندون) وزير خارجية انجلترة إلى (بروس) قنصل انجلترة فى مصر فى ٥ يناير ١٨٥٥ وفيها يطلب وزير الخارجية من القنصل الإنجليزى إبلاغ والى

---

(١) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية : Note pour le Consei de S M. I. le Sultan, Signé F. de Lesseps. 19 Fev. 1855, piece-jointe à la lettre de Strtford à Clarendon en 1er, Mars 1855.

(٢) Seifed-Dean, P. 35.

(٣) Ibid, p 38

مصر أن مشروع القناة ليس من الممكن تنفيذه ، وأن من الأفضل الانتظار حتى تبدى الدول جميعاً رأيها فيه . وقد استطاع (بيزانى) مندوب السفير الانجليزى أن يقنع الصدر الأعظم بوجهة نظر (ستراتفورد) وهى التسويف والمماطلة لإرجاء البت فى موضوع القناة ، فطلب الحكومة العثمانية من والى مصر أن يوافيها ببيانات تفصيلية عن المشروع لكسب الوقت(١).

وهكذا استطاع (لورد ستراتفورد) ـ عندما لوح بتعليمات (كلارندون) إلى (بروس) ـ أن يدخل فى روع أعضاء المجلس العثمانى أن موقفه يتفق مع سياسة حكومته الرسمية . ولما كان من المستبعد أن ترفض تركيا رفضاً باتاً صريحاً المشروع مراعاة لخاطر الحكومة الفرنسية ، التى أحاط سفيرها علم الباب العالى بطريقة غير رسمية أن معارضة الحكومة العثمانية ووقوفها فى وجه تنفيذ المشروع يسىء إلى امبراطور فرنسا وحكومته ، فقد صارت السياسة المثلى بناء على نصيحة السفير الانجليزى ـ هى المماطلة والتسويف(٢). وعلى ذلك فإنه عندما اجتمع المجلس فى ٢٢ فبراير ١٨٥٥ لم يلبث أن قرر عدم البت فى الموضوع إلا بعد وصول البيانات المطلوبة من والى مصر(٣). وهكذا كسبت انجلتره الجولة الأولى هذا الصراع الدبلوماسى .

ولم يكد (دى لسبس) يعلم بقرار مجلس الوزراء العثمانى حتى أسرع يكتب إلى (رشيد باشا) فى ٢٤ فبراير ١٨٥٥ بأنه مضطر إلى تأجيل سفره حيث أنه يحصل على الرد الذى ينتظره والى مصر من حكومة الباب العالى ، ثم حاول دى لسبس) أن يفند ما ذهب إليه المجلس العثمانى من أنه أرجأ اتخاذ قرار فى المشروع لحين وصول إيضاحات وبيانات تفصيلية من والى مصر فقال إنه كان يجب طلب هذه البيانات منذ اليوم الأول لوصوله إلى العاصمة العثمانية ، كما أن

---

(١) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية : F. O. 352-14, Pera, Feb. 22nd. 1855, M. E. pisani to Viccount Stratford de Redcliffe, from Stratford to Clarendon, 22nd. Feb. 1855 Husny, p. 246

(٢) Seifed-Dean, p. 36, Husny, p. 246.

(٣) Ibid.

وإلى مصر أبلغ الصدر الأعظم بالمشروع منذ ديسمبر ١٨٥٤ كما أعلنه لقناصل الدول فى مصر لاستطلاع رأى حكوماتهم بشأنه ، وحتى تبدى هذه الدول ما يعن لها من ملاحظات قبل عرض المشروع على حكومة الباب العالى، وإلى جانب ذلك فقد قام اثنان من مهندسى الوالى هما (لينان) و (موجيل) بدراسة البرزخ وقررا أنه لا توجد أية عقبة فنية تقف فى وجه تنفيذ المشروع ، ومنذ ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ إلى أول فبراير ١٨٥٥ لم تتقدم حكومة أوروبية بأى اعتراض عليه .

وأعلن (دى لسبس) (لرشيد) أن وجوده فى الآستانة لا يجعل ثمة مبرر لقرار المجلس بطلب بيانات من (سعيد) حيث أن (دى لسبس) يستطيع أن يقدم بنفسه هذه البيانات للمجلس (١) .

وقد حاول (دى لسبس) وهو الرجل الدبلوماسى أن يستخدم دبلوماسيته فى محاولة إقناع السفير الإنجليزى فى الآستانة بالتخلى عن معارضته لمشروع القناة على أساس أنها سوف تعود بفوائد جمة على انجلترا ذاتها ، وسنحت الفرصة للقاء (دى لسبس) باللورد (ستراتفورد) فى مأدبة للعشاء أقيمت فى السفارة الإنجليزية فى ٢٤ فبراير كان (دى لسبس) مدعوا إليها . فطلب السفير الانجليزى من (دى لسبس) أن يزوده بالوثائق الخاصة بموضوع القناة،وارسل (دى لسبس) هذه الوثائق إلى السفير الإنجليزى فى ٢٦ فبراير،وعبر فى رسالته إلى السفير فى هذا التاريخ عن أمله فى ألا يصادف المشروع تلك المعارضة التى لقيها حتى الآن ، خصوصاً وأن والى مصر ذكر له فى رسالة - بتاريخ ١٧ فبراير ١٨٥٥- أنه حتى هذا التاريخ لم يقدم القنصل الانجليزى فى مصر أى اعتراض باسم حكومته على مشروع القناة (٢) .

ثم قال ، ولاشك أنكم تقدرون أهمية الارتباط الوثيق بين بلدينا ... ذلك

---

(١) F. O 78-1156, de De Lesseps à S. A. Rechid pacha, No. 7, 24th Feb. 1855.

(٢) De Lesseps Lettres, journal ... T. I, p 131, Souvenirs de 40 ans T. II, p. 150.

الارتباط الذى يشرفنى أن أكون أحد أنصاره المخلصين ... كما أن سعادتكم لا تحبون أن يقال ان انجلتره — التى أعلنت أنها ما امتشقت الحسام ضد روسيا إلا من أجل المدنية وحرية البحار واستقلال أوروبا والمحافظة على كيان الدولة العثمانيه وهيبتها - تأتى لتعارض بمفردها مشروعا يهدف قبل كل شىء إلى تحقيق هذه المبادىء (١) .

وحاول (دى لسبس) مرة أخرى فى رسالة منه إلى لورد (ستراتفورد) فى ٢٨ فبراير أن يدعو السفير الإنجليزى إلى التخلى عن معارضته لمشروع القناة ، على أساس أن تنفيذ المشروع سوف يؤدى إلى تدعيم الروابط بين انجلترة وفرنسا من أجل السلام والحضارة،واعتقد (دى لسبس) أن أى سوء تفاهم قد ينشأ بين انجلتره وفرنسا إنما يكون سببه مصر « التى لا تريد فرنسا أن تتركها لقمة سائغة لانجلتره ، ولا تريد انجلتره بدورها أن تتخلى عنها لفرنسا ... وطالما يخيم السلام على العلاقات بين الدولتين لا تفكر أى واحدة منهما فى غزو مصر ، ولكن ما أن تتأزم الأمور بينهما حتى تسعى انجلتره بضرورة امتلاك مصر للحيلولة دون وصول فرنسا إليها قبلها ، ثم تساءل (دى لسبس) ولماذا إذاً تحاول انجلترة أن تستولى على مصر ؟ ذلك لأن مصر — على حد قوله — إنما تقع على أقصر طريق ت انجلتره وممتلكاتها الشرقية .

« وعلى هذا يمكن اعتبار أن ذلك الموقع الجغرافى الممتاز الذى اختصت به الطبيعة مصر هو أساس النزاع بين فرنسا وانجلتره ، بحيث يمكن أن يزول هذا النزاع لو أن الظروف الجغرافية تغيرت فيمر الطريق إلى الهند بحدود مصر بدلا من أن يخترق قلبها ، ويصبح مفتوحا أمام كل أقطار العالم دون أن تتمتع دولة ما بامتيازات خاصة فى هذا الطريق ، وهذا الوضع يمكن تحقيقه بحفر قناة فى برزخ السويس ، وهو مشروع لا يصادف أية عقبات طبيعية ويمكن أن تستخدم فى تنفيذه رءوس أموال من انجلترة وغيرها من الدول .

« وبشق قناة السويس لا تعود مصر مصدر خطر ومن ثم لا يكون لاحتلالها

---

(١) Lettres, journal, I, 157 Souvenirs II, p 145-146.

أهمية ... وبالتالى ينفض النزاع عليها بين انجلتره وفرنسا ويصير الاتفاق بين الدولتين أمراً محققاً ويتجنب العالم الكوارث التى تحل به نتيجة قيام النزاع بينهما » (١) .

تلك إذا كانت الحجج التى ساقها (دى لسبس) فى رسالته إلى لورد (ستراتفورد) فى ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ولكن هذه الحجج لم تزحزح السفير الإنجليزى عن معارضته ضد المشروع .

وعلى الرغم من القرار الذى اتخذه مجلس الوزراء العثمانى فى ٢٢ فبراير بتأجيل بحث موضوع الموافقة على مشروع القناة فقد كان موقف السفير الإنجليزى غاية فى الحرج عندما أخذ معارضوه وعلى الأخص (بندتى) سفير فرنسا فى الآستانة ، ينتقدون موقفه فى معارضة مشروع القناة مستندين إلى عدم وصول تعليمات محددة إليه من حكومته تبيح له أن يتدخل فى الموضوع ، وإلى أنه ليس للحكومة الإنجليزية الحق فى معارضة مشروع القناة ما دامت لم تتقدم بمعارضة رسمية للمشروع منذ اذاعته ، كما كان قد أذيع فى الوقت نفسه نص حديث دار بين (دى لسبس) و (لورد ستراتفورد) صرح خلاله السفير الإنجليزى بأنه لا يعبر إلا عن رأيه الشخصى فقط ، يضاف إلى ذلك أن والى مصر أرسل إلى (دى لسبس) وهو فى الآستانة يؤكد أنه حتى ١٧ فبراير ١٨٥٥ لم يقدم القنصل الإنجليزى (بروس) أية معارضة رسمية باسم حكومته لمشروع القناة بعكس ما أدخل لورد (ستراتفورد) فى روع الحكومة العثمانية (٢) أن الحكومة الإنجليزية قد فعلت ذلك .

ولم يكن موقف الصدر الأعظم يقل حرجاً عن موقف السفير الإنجليزى ، فقد كان (رشيد باشا) موقناً بأن الاعتراضات التى تقدمها انجلتره لمعارضة المشروع على أساسها لم تكن كافية لأن تجعل حكومة الباب العالى تتحمل معارضة

---

(١) Lettre de De Lesseps à M. le Viscount Stratford de Redcliffe, de Constantinople le 28 Fev. 1855, Citée dans : De Lesseps Egypte et Turquie, p. 44-49.

(٢) Seifed- Dean, p. 37, Lettre de De Lesseps à Comte De Lesseps en 26 Fev. 1855 : Lettres, journal, I, 130.

المشروع أمام امبراطور فرنسا ، وذلك بعد أن أفهم ممثل فرنسا الصدر الأعظم أن معارضة انجلتره لمشروع القناة تسيء إلى امبراطور فرنسا ، وأن الحكومة الفرنسية تتوق إلى تنفيذ مشروع القناة بأسرع ما يمكن ، خصوصاً وأن المشروع لا يكلف الخزانة المصرية شيئاً لأن شركة مساهمة هي التي ستقوم بتنفيذه كما أن المشروع ذو فائدة واضحة لتجارة العالم كله ، حتى أن والي مصر — حسبما يشاع — سوف يشرع في تنفيذه دون انتظار موافقة السلطان .

يضاف إلى هذه الصعوبات أن (كولر Koller) ممثل النمسا ابلغ (علي باشا) وزير الخارجية التركية أن حكومته قد عهدت إليه بتأييد المشروع .

ولذلك لم يكن (رشيد باشا) يريد أن يتردد إلى فرنسا على حساب انجلتره ، ولكنه في الوقت نفسه كان يريد أن تكون معارضة رغبة فرنسا قائمة على أساس ومستندة إلى حجج قوية . ولذلك فقد ألح (رشيد باشا) على لورد (ستراتفورد) بضرورة إبلاغه باعتراضات انجلتره رسمياً حتى يمكن أن يستند إليها في التذرع بأن تركيا لا تستطيع أن تجعل مصر سبباً في الإضرار بمصالح انجلتره وهي الدولة التي كان لها فضل إبقاء مصر في حظيرة الدولة العثمانية .

ومع أنه كان من المقرر عودة مجلس الوزراء العثماني إلى الاجتماع في ٢٥ فبراير فقد أرجأ (رشيد باشا) موعد هذا الاجتماع إلى ٢٨ فبراير حتى تتاح للسفير الانجليزي فرصة الحصول على تعليمات رسمية من لدن حكومته وإبلاغها إلى الصدر الأعظم قبل عقد الاجتماع ، فاذا تعذر على السفير الإنجليزي تقديم وجهة نظر رسمية في الموضوع فقد طلب (رشيد باشا) ابلاغه بذلك حتى يستطيع أن يحدد موقفه إزاء (دي لسبس) وممثل فرنسا[1] . ولم يشأ لورد (ستراتفورد) أن يتخلى عن شد أزر حكومه الباب العالي خشية أن تنهار مقاومتها ، ولذلك فقد اجتمع في يوم ٢٨ فبراير (برشيد باشا) وذلك قبل اجتماع مجلس الوزراء العثماني ببضع ساعات، وفي هذه المقابلة عبر (رشيد) للسفير الإنجليزي عن رغبته

---

(١) F. O. 78-1156 from Chabert to Stratford. Feb. 24th, 1855, Seifed-Dean, 37.

فى الخروج من هذا المأزق الحرج والتخلص من الورطة التى قد يقع فيها إذا هو أغضب والى مصر وامبراطور فرنسا .

واستطاع السفير الإنجليزى أن يوجد له هذا المخرج على أساس أنه ما دامت الاعتراضات الإنجليزية ضد مشروع القناة تقوم على أساس اقتصادى وتحتاج إلى تبصر وروية فانه يجب لذلك القيام ببحث دقيق يتناول المشروع من جميع نواحيه والنتائج التى يحتمل أن تترتب عليه وذلك قبل أن تصدر حكومة السلطان رأيها فى هذا المشروع الخطير . وعلى هذا الأساس استقر رأى الصدر الأعظم على أن يقترح على مجلس الوزراء العثمانى تشكيل لجنة لبحث المشروع وتقديم تقرير عنه وعن نتائجه بالنسبة لمصر والباب العالى معاً وذلك عملا بنصيحة السفير الانجليزى ، وعبر الصدر الأعظم للسفير الانجليزى عن أمله فى أن ينتهز هذا الأخير فرصة هذه المهلة التى تستغرقها أبحاث اللجنة ويقدم رسمياً وجهة نظر حكومته بخصوص المشروع(١) .

وقد وافق مجلس الوزراء العثمانى على الفكرة التى اقترحها (رشيد باشا) وقرر فى اجتماعه الذى عقده فى ٢٨ فبراير أنه قبل الموافقة على مشروع القناة من حيث المبدأ يجب تعيين لجنة تجمع من (دى لسبس) كل البيانات الخاصة بالمشروع وتدرس عقد الامتياز ومراده ، وتلم بكل تفصيلات المشروع ودقائقه ثم تقدم المجلس تقريراً عن المشروع ، وعلى ضوء هذا التقرير تقرر الحكومة العثمانية ما إذا كانت توافق على المشروع من حيث المبدأ أو ترفضه .

ولقد عاد (رشيد باشا) يكرر للسفير الانجليزى مرة أخرى ضرورة أن تقدم الحكومة الانجليزية وجهة نظرها رسمياً قبل أن تنتهى اللجنة المذكورة من إعداد تقريرها ورفعه إلى حكومة الباب العالى(٢) .

---

(١) الأوراق الانجليزيه F. O. 78-1156 (Confidential) from Lord Stratford de Redcliffe to Lord Clarendon, No 155. 1st. March 1855

(٢) الأوراق الانجليزيه F. O. 78-1156, from Chabért to Lord Startford, 28th. Feb. 1855.

سرى فى خطاب ستراتفورد إلى كلارندون فى أول مارس ١٨٥٥ .

وقد اتخذ مجلس الوزراء العثمانى هذا القرار على الرغم من أن والى مصر بعث إلى حكومة الباب العالى فى ٢٧ فبراير ١٨٥٥ يرد على الاعتراضات التى وجهتها الحكومة العثمانية والإيضاحات التى طلبتها بخصوص المشروع فى ١٠ فبراير ١٨٥٥ فأحال الحكومة العثمانية على صورة عقد الالتزام الذى حمله (دى لسبس) معه إلى الآستانة لكى تدرسه[١] .

ولقد غضب (دى لسبس) لقرار مجلس الوزراء العثمانى بمناقشة عقد الامتياز إذ اعتبر استصدار هذا الامتياز من صميم أعمال والى مصر[٢] فصرح (دى لسبس) ، (لرشيد باشا) بأن الهدف من القرار الذى اتخذه المجلس إنما هو التسويف وكسب الوقت وأنه لذلك سيغادر الآستانة على الفور[٣] . وفعلا غادر (دى لسبس) ، الآستانة فى أول مارس ١٨٥٥ ليعود إلى مصر ويقف إلى جوار (سعيد) حتى يضمن تمسكه بالمشروع فقد خشى (دى لسبس) أن يضعف (سعيد) أمام المعارضة الملحة التى كان (بروس) القنصل الانجليزى فى مصر لا يفتأ يثيرها دون هوادة ضد المشروع[٤] .

ولقد نتج عن رحيل (دى لسبس) عن الآستانة أن صارت اللجنة التى قرر مجلس الوزراء العثمانى تشكيلها عديمة الفائدة لأن البيانات التى كانت ستدرس على أساسها المشروع كان مفروضا أن تحصل عليها من (دى لسبس) نفسه ، ولذلك فان هذه اللجنة لم تجتمع قط وهكذا يكون بحث المشروع قد أرجىء إلى أجل غير مسمى[٥] .

* * *

---

(١) الأوراق التركية بدار المحفوظات التاريخية — دفتر ١٧ صادر عابدين صورة ترجمة المكاتبة رقم ١٨ بتاريخ ٩ جمادى الثانى ١٢٧١ هـ (٢٧ فبراير ١٨٥٥) من الجناب العالى إلى الباب العالى .

(٢) Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 158-9.

(٣) F. O. 78-1156, from Chabert to Stratford, Ist. March 1855.

(٤) محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ص ١٤ .

(٥) Seifed-Dean, p. 39.

السان سيمونيون يؤيدون مساعى (دى لسبس) :

وبينما (دى لسبس) يبذل مساعيه فى الآستانة من أجل الحصول على موافقة حكومة الباب العالى على الامتياز الذى منحه له (سعيد) ، كان السان سيمونيون يقفون وراءه ويشدون من أزره فى مساعيه ، وذلك عن طريق (البارون دى بروك) ممثل النمسا فى الآستانة ، لا سيما وأن البارون (دى بروك) نفسه كان عضوا فى جمعية دراسات قناة السويس ، وقد عهد السان سيمونيون إلى (فرديناند دى لسبس) بأن يتصل بالبارون (دى بروك) بمجرد وصوله إلى الاستانة ، وأن يستعين به فى مساعيه الدبلوماسية لدى الحكومة العثمانية[١] ، حيث كان من رأى السان سيمونيين أن وجود (البارون دى بروك) وهو « أعظم أعضاء الجمعية شأناً » ممثلا للنمسا فى الآستانة ، ثم وفاة والى مصر (عباس) نصير النفوذ الانجليزى وبالتالى مؤيد الخط الحديدى يعتبران بمثابة فرصة سانحة لكى يتقدم مشروع القناة خطوات واسعة فى طريق التنفيذ[٢] .

ومنذ ٢٢ يناير ١٨٥٥ كتب (بروك) لاحاطة (نجريللى) وبالتالى جمعية الدراسات بالإيضاحات التى طلبتها بعد ذلك الحكومة العثمانية من والى مصر فى ١٠ فبراير ١٨٥٥[٣] .

وعلى الرغم من أن البارون (دى بروك) نقل من الاستانة وصار وزيراً المالية النمسوية منذ منتصف فبراير ١٨٥٥ فقد سار البارون (كولر) ممثل النمسا الجديد فى الاستانة على سياسة سلفه فى تأييد (دى لسبس) فاجتمع (بعلى باشا) وزير الخارجية التركية فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ وأيد المشروع بقوة وألح على الوزير التركى من أجل اتخاذ قرار حاسم فى صالح المشروع الذى تهتم به حكومته اهتماماً كبيراً[٤] .

---

(١) Sammarco Precis ... T. IV., P. 59.

(٢) الوثائق النمسوية ـ الميكروفلم. Lettre d'Arlès Dufour à L'Arch Ferd. Maximilien en 3 Janvier 1855.

(٣) الوثائق النمسوية ـ الميكروفلم، Société d'Etudes du Canal de Suez, No 52, 1855, de Negrelli au Ministre de Commerce Autrichien, en 20 Mars 1855.

(٤) De Lesseps Souvenirs II, 150, Voisin I, 26.

وقد أكد (نجريللى) فى التقرير الذى رفعه إلى (الأرشيدوق مكسمليان) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ بأن هناك مساعي مبذولة للحصول على موافقة حكومة الباب العالى النهائية بمعونه البارون (دي بروك) ممثل النمسا على الامتياز الذي حصل عليه (دي لسبس) باسم جمعية الدراسات(١) .

ثم عاد (نجريللى) يؤكد فى تقرير رفعه إلى وزير تجارة النمسا بتاريخ ٢٠ مارس ١٨٥٥ أن البارون (دى بروك) ممثل النمسا فى الآستانة يؤيد بحرارة الخطوات التى يخطوها (دى لسبس) هناك من أجل الحصول على موافقة الباب العالى على مشروع القناة لحساب جمعية دراسات قناة السويس حتى أن (دى بروك) استطاع أن يجس نبض الحكومة العثمانية بخصوص مشروع القناة واستطاع أن يعرف أنها — بتأثير السفير الإنجليزى — تريد الحصول على معلومات أوفى عن المشروع .

إلا أنه بالرغم من تأييد ممثل النمسا ، علاوة على معونة (بندتى) سفير فرنسا فى الآستانة وتأييد (دى سنزا De Sonza) ممثل أسبانيا والكونت (دى زويلين دى نيفلت De Zuylen de Nieyvelt) القائم بالأعمال الهولندى فقد كان نفوذ لورد (ستراتفورد) طاغيا ، حتى لقد استطاع - كما رأينا - أن يجعل مجلس الوزراء العثمانى يرجىء إلى أجل غير مسمى اتخاذ قرار بخصوص مشروع القناة وذلك بأن علق اتخاذ هذا القرار على صدور التقرير الذى كان منتظرا أن تقدمه اللجنة المكونة لبحث المشروع وهى اللجنة التى لم تجتمع قط ، وعاد (دى لسبس) كما رأينا إلى القاهرة دون أن يحصل على موافقة الباب العالى على المشروع .

وفى رسالة إلى الوالى بتاريخ أول مارس وهى التى حملها (دى لسبس) كذلك معه إلى مصر — ادعى (رشيد باشا) أن (دى لسبس) لم يشأ انتظار

---

(١) الوثائق المكسيكية Société d'Etudes ..., de Negrelli à l'Arch. F. Max., de Verone en 26 Fev. 1855.

نتيجة البحث الذى تقرر أن تقوم به اللجنة بناء على قرار مجلس الوزراء[1] .
أما (دى لسبس) فلم يلبث أن غادر الآستانة عائداً إلى مصر بعد أن أيقن أنه لاجدوى من بقائه فى الآستانة التى يقف بها السفير الانجليزى المشروع بالمرصاد ، فقفل راجعاً إلى مصر ووصل إلى الاسكندرية فى ١٤ مارس ، وفى اليوم التالى اجتمع (بسعيد باشا) فى قلعة السعيدية بجوار القناطر .

وقد استنتج (دى لسبس) — فى أثناء وجوده بالآستانة — أن المسائل التى تثير المخاوف لدى حكومة الباب العالى من مشروع القناة وتتذرع بها فى معارضة المشروع إنما تنحصر فى أربع مسائل أولها ما يساور الحكومة العثمانية من مخاوف نتيجة قيام شركة من الأجانب بتنفيذ المشروع الأمر الذى قد ينتقص من سيادة الدولة على المنطقة التى سوف تخترقها القناة ، وثانيها ما كانت تراه من أن التنازل عن بعض الأراضى للأوروبيين يضر بمصالح الدولة ، وثالثها الخوف من الأخطار التى قد تحيق بمصر نتيجة تمسكها بتنفيذ المشروع وتحدى مشيئة انجلتره ، ثم أخيراً تجاهل مصر للاعتراضات التى قيل أن قنصل انجلتره قد قدمها باسم حكومته .

لذلك فقد بادر (دى لسبس) بمجرد وصوله إلى مصر فأعد بياناً للرد على هذه الحجج ، وبعث بهذا البيان فى ١٦ مارس ١٨٥٥ إلى (بنديتى) سفير فرنسا فى الآستانة ليستند إليه فى تأييد المشروع واحباط مساعى لورد (ستراتفورد) وقد تناول (دى لسبس) فى هذا البيان شرح وتفنيد المسائل الأربع التى رأى أنها ما زالت تقلق بال الحكومة العثمانية ، فذكر أنه فيما يختص بالمسألة الأولى لن تمس سيادة الدولة على المنطقة التى سوف تخترقها القناة حيث أن الشركة التى ستقوم بتنفيذ المشروع شركة عالمية تساهم فيها رءوس أموال من دول متعددة ، مثلها فى ذلك مثل الشركات التى تقوم برءوس أموال محلية أو أجنبية — بتنفيذ مشروعات

---

(١) الأوراق التركية — المحفظة رقم ١٢٩ عابدين — دفتر الصدارة ، شهر جمادى الثانية — ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ١٢ جمادى الثانية ١٢٧١ هـ (١ مارس ١٨٥٥) : من (مصطفى رشيد) الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) ،

F. O. 78-1156, Copy o a Vızırıal letter to the Valı of Egypt, Ist. March 1855 (Translation)

الخطوط الحديدية والقنوات فى الدول الأوروبية المختلفة كانجلتره وفرنسا وألمانيا دون أن ترى أى من هذه الدول فى هذا العمل ما يمس سيادتها .

أما عن التنازل عن الأراضى لشركة القناة فى ذلك الجزء غير المزروع الذى سيصبح ريه بواسطة ترعة الماء العذب المتفرعة من النيل ، فإن هذه الأراضى — كما يقول (دى لسبس) — سوف تكون مصدر خير لمصر إذ سيترتب على زراعتها زيادة ثروة البلاد وإيرادها ، وأنه ليس هناك ضرر فى التنازل عن هذه الأراضى لشركة مساهمة لا تخضع لسيطرة دولة معينة .

ورد (دى لسبس) على مسألة عداء انجلترة وخطره على مصر بأن مشروع حفر القناة قوبل بالترحيب فى جميع البلاد الأوروبية ، ونظراً للفوائد التى سوف تعود على التجارة والملاحة الإنجليزية من وراء المشروع فليس هناك ما يدعو إلى الخوف من عداء انجلتره لمصر بسبب مشروع القناة .

أما الملاحظات التى أبداها قنصل انجلتره فى مصر على المشروع(١) ، فقد ذكر (دى لسبس) أن (بروس) رغم أنه أبلغ بالمشروع منذ ٢٧ نوفمبر ١٨٥٤ إلا أنه لم يتقدم بأية ملاحظات على المشروع باسم حكومته(٢) .

* * *

ورغم أن القرار الذى اتخذه مجلس الوزراء العثمانى بتأجيل إصدار قرار بخصوص مشروع القناة يعتبر نصراً للسفير الإنجليزى ، إلا أن لورد (ستراتفورد) وجد أنه من المتعذر أن يستمر فى اتخاذ موقف المعارضة من مشروع القناة على مسئوليته وحده ودون أن يستند إلى وجهة النظر الرسمية التى لحكومته ، ولذلك فقد طلب من حكومته مراراً أن تشد أزره بأن تعلن رسمياً معارضتها لمشروع

---

(١) فى ٩ يناير ١٨٥٥ عهدت وزارة الخارجية الانجليزيه إلى (بروس) بتوضيح وجهه نظرها إزاء مشروع القناة لسعيد باشا (الفصل الاثر)

(٢) Lettre de De Lesseps à M. Benedetti, le 16 Mars 1855 Souvenirs ... II, 165-169; Lettres, journal ... I, 150-153, Origines de Canal de Suez, P 96-100.

القناة صراحة(١) . ولكن المعارضة الصريحة من جانب الحكومة الإنجليزية كان معناها تدهور العلاقات الودية التى كانت قائمة آنذاك بين انجلترة وفرنسا بسبب تحالفهما واشتراكهما فى حرب القرم(٢) .

ولما كانت الحكومة الإنجليزية لا تميل إلى الإقدام على خطوة من شأنها الإساءة إلى حليفتها فرنسا ، فقد أعلنت وزارة الخارجية الإنجليزية لسفيرها فى ٩ مارس ١٨٥٥ أنها لا تميل إلى أن تأخذ معارضتها لمشروع القناة صبغة رسمية(٣) .

ثم أبلغت الحكومة الإنجليزية سفيرها فى ١٩ مارس ١٨٥٥ أنه من الأفضل أن تقوم الحكومة العثمانية بالاعتراض من جانبها وهى تستند إلى حجج وأسانيد تخصها هى نفسها بدلا من أن تستند إلى معارضة الحكومة الإنجليزية المشروع لتلافى ما قد يقع من اصطدام بين مصالح إنجلترة وفرنسا . ولكن الحكومة الإنجليزية لم تلبث أن قدرت فى الوقت نفسه أنه من الصعب أن تلقى على عاتق سفيرها وحده عبء معارضة المشروع ، ولذلك وبناء على اقتراح (ستراتفورد) فى ٨ ، ١٦ مارس ١٨٥٥ وعدت وزارة الخارجية الانجليزية سفيرها فى ١٩ مارس ١٨٥٥ بأنها سوف تعالج المسألة سواء أكان ذلك فى باريس أم فى لندن عن طريق مفاوضات تجرى بين الحكومتين الانجليزية والفرنسية ، وطلبت من السفير الإنجليزى أن يستمر فى المعارضة الخفية غير الرسمية من أجل الإيحاء إلى الحكومة العثمانية بإحالة المشروع على لجنة لبحثه ودراسته أو أى شىء آخر من هذا القبيل يهتدى إليه تفكير الحكومة العثمانية وذلك لكسب الوقت لحين ظهور نتيجة المباحثات بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية ، وعند ما علمت الحكومة الإنجليزية بالقرار الذى اتخذه مجلس الوزراء العثمانى فى الاجتماع الذى عقده فى ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ووجدت أنه يتفق مع تعليماتها وسياستها ، فقد راحت

---

(١) الوثائق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية : F. O. 78-1156, from Lord Stratford de Redcliffe to Lord Clarendon, No. 217, 21st March 1855 .

(٢) Seifed- Dean . England's Opp P 36, Husny P. 247.

(٣) الأوراق الانجليزية F O. 78—1156, from F. O. to Lord Stratford No. 206, 9 th March 1855.

تعبر عن ارتياحها وتقديرها لسفيرها الذى نجح فى أن يصل بمشكلة القناة إلى بر السلامة عند ما لم يتخذ أى قرار بخصوص المشروع ، ثم رحيل (دى لسبس) من الآستانة دون الحصول على تصديق حكومة الباب العالى على امتيازه ، ومع ذلك فقد اعتقدت وزارة الخارجية الانجليزية بأن مساعيها المقبلة ومحاولاتها التالية يجب أن تكون بالمفاوضة مع الحكومة الفرنسية ، ولو أنها كانت تعتقد أن من الصعب الوصول إلى اتفاق مع الحكومة الفرنسية بخصوص المشروع لاختلاف وجهات النظر بين الحكومتين(١) .

ولقد مضت الحكومة الإنجليزية فى معارضتها المشروع والإيحاء لحكومة الباب العالى بالاستمرار فى معارضته على أساس أنه سيكون عديم الفائدة حتى ولو كان فى الإمكان تنفيذه . ولأن الامتياز الذى منحه (سعيد) (لدى لسبس) موضع كثير من الاعتراضات والمآخذ لأسباب سياسية ، ولأن الوقت ليس مناسباً لافساح مكان لهذا المشروع الضخم فى الدوائر المالية ، ثم وعدت الحكومة الانجليزية فى الوقت نفسه بأن تبذل مساعيها لدى الحكومة الفرنسية « التى لا بد أن (دى لسبس) إنما يعمل بموافقتها ويستند إلى تأييدها » (٢) .

* * *

ولم يقتصر أثر معارضة السفير الإنجليزى لمشروع القناة على ذلك القرار السالف الذكر الذى اتخذه مجلس الوزراء العثمانى فى ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ، بل حاول السفير الانجليزى كذلك أن يحمل الحكومة العثمانية تسعى للتأثير على والى مصر حتى يتخلى عن المشروع ، ويتجلى ذلك فى الخطاب الذى أرسله (رشيد باشا) الصدر الأعظم إلى (محمد سعيد باشا) فى ٧ مارس ١٨٥٥ . فقد ردد (رشيد باشا) فى هذا الخطاب كل ما كان يردده (لورد ستراتفورد) على مسامعه ، من أن هذا المشروع لا يرجى منه نفع كما تتصور الحكومة المصرية ، وأنه لو كانت الحكومة الإنجليزية ترى فيه فائدة ما لما ترددت فى الموافقة عليه والتوصية بتنفيذه فوراً

(١) F. O. 251 - 52 F. O March 23rd 1855, Part I, from Lord Clarendon to Lord Stratford

(٢) F. O. 78-1156 from F. O. to Lord Stratford de Redcliffe No. 245, 29th. March 1855 (Confidential) .

بغض النظر عمن يعهد إليه بالتنفيذ سواء أكان ذلك فرنسيا أم انجليزيا ، » حيث أن الحكومة الإنجليزية ترحب بالمشرعات التى تسهل شئون التجارة بين أوروبا وآسيا ، ولكنها تعارض المشروع – كما يقول (رشيد باشا) – لاعتقادها التام بعدم فائدته وجدواه وأن إقدام مصر على تنفيذ هذا المشروع الباهظ النفقات قد يعود عليها بالضرر ، ومن الصعب أن تؤيد حكومة الباب العالى هذا المشروع الذى يتكلف تنفيذه ما ثمنين وثلاثين مليون فرنك فى هذا الظرف الذى تستأثر فيه الحرب بكل جهودها ، كما أن الفوائد التى يحتمل أن تفيدها مصر من المشروع غير مؤكدة » ، وعلى هذا الأساس إذاً أخذ الصدر الأعظم يبرر القرار الذى اتخذه مجلس الوزراء العثمانى بضرورة أن يجرى بحث المشروع وعقد الامتياز قبل أن يصدر قرار فى الموضوع (١) .

وفى نفس الوقت بعث (كامل باشا) رئيس المجلس العثمانى وصهر (محمد سعيد باشا) برسالة بتاريخ ٩ مارس ١٨٥٥ ردد فيها ما جاء فى رسالة (رشيد باشا) حتى لقد اعتقد البعض بأن الرسالتين كانتا من املاء شخص واحد (٢) .

فقد أشار (كامل باشا) – فى رسالته – إلى أن انجلترا تعارض المشروع بطريقة غير رسمية كذلك ، وأن كلا من الحكومتين الإنجليزية والفرنسية تتحاشى إبداء رأيها فى المشروع بطريقة رسمية حتى لا تغضب كل منهما الأخرى إبقاء على تحالفهما فى الحرب القائمة (حرب القرم) ، وعلى ذلك سوف يقع العبء على الدولة العثمانية لأنها لا بد وأن تغضب أياً من الدولتين إذا ما اتخذت قراراً بخصوص مشروع القناة ، واعتبر (كامل باشا) أنه لو أن الحكومتين الإنجليزية والفرنسية تباحثتا ووصلتا إلى اتفاق فيما بينهما لكان ذلك أفضل مخرج من هذا المأزق لأن القرار الذى سيتخذ فى الموضوع سيكون حينئذ موضع رضا كل من هاتين الحكومتين .

واتهم (كامل باشا) (سعيداً) فى هذه الرسالة بأنه يبدى ميلا وتحيزاً ظاهراً

---

(١) الأوراق التركية – المحفظة رقم ١٢٩ عابدين – دافتر الصدارة العظمى شهر جمادى الثانى – ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ١٧ جمادى الثانى ١٢٧١ هـ (٧ مارس ١٨٥٥) ، من مصطفى رشيد الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) .

(٢) Seifed-Dean : England's Opposition ..., P. 40.

(نحو فرنسا) فى موضوع القناة ونصح الوالى حتى لا يقدم على تنفيذ المشروع ما لم يحصل على موافقة حكومة الباب العالى ، ثم حذره من مغبة الأخطار التى قد تنجم عن ذلك وفى مقدمتها انتقال القوة البحرية الإنجليزية الراسية تجاه (سباستبول) إلى المياه المصرية مما يؤدى إلى « اشتباك العالم بعضه ببعض » ؛ حيث أن انجلترة لن تقف مكتوفة الأيدى إذا ما أيقنت أن المشروع سوف يدخل مرحلة التنفيذ ، ثم أشار (كامل باشا) إلى أن (محمد على) رغم إيمانه بفائدة القناة لم يقدم على حفرها «حتى لا تجلب على مصر عداوة حكومة قوية كانجلترة» ونصح (كامل باشا) (سعيداً) بأن يتجنب - بقدر المستطاع - التقرب من أى من الدولتين على حساب الأخرى . ثم استعرض كامل باشا مواد الامتياز الأول وبين (لسعيد) كيف أنه ينطوى على خطر كبير بالتنازل عن بعض الأراضى لشركة القناة لمدة طويلة، وفى ختام رسالته نصح (كامل باشا) والى مصر بأن يبذل جهده من أجل مصلحته ومصلحة الدولة العثمانية بتأجيل مشروع القناة ؛ وعدم الشروع فى تنفيذه إلا بعد أن يحصل على موافقة الباب العالى (١) .

وقد اختلفت الآراء بشأن خطاب (كامل باشا) هذا ، فادعى (بندتى) سفير فرنسا فى الآستانة أن (كامل باشا) - فى خطابه - طلب من الوالى التخلى عن المشروع الذى يعارضه السفير الإنجليزى وتؤيده حكومته كل التأييد فى موقفه، بينما لا يجد ممثلو فرنسا التأييد من حكومتهم ، وأن الحكومة الفرنسية لا تتمتع بالاستقرار ، ولا تستطيع فرنسا أن تجلب له نفعاً أو ضراً بينما تستطيع انجلترة أن تسبب له أضراراً فادحة ، وأنه يجب أن يتخلى عن المشروع إذا أراد أن ينعم بالهدوء والسكينة فى حكم مصر وأن يجنب نفسه تهديد سفن الأسطول الانجليزى ، وفى نفس الوقت يظل حائزاً لرضا السلطان (٢) .

---

(١) الأوراق التركية المحفوظة رقم ١٣٠ عابدين ، دفتر المرفقات ، ترجمة الكتاب التركى المؤرخ (١٩ جمادى الثانيه ١٢٧١ هـ - ٩ مارس ١٨٥٥) من (كامل باشا) إلى (سعيد باشا) (عريضة تركيه) ، F. O 352-44, Cairo, April 1855, F. Bruce to Lord Stratford de Redcliffe (private) .

(٢) Seifed-Dean : England's Opposition ...P. 41 (de Sabatier au Ministre, d'Alexandrie en 9 Avril 1855,

=

إلا أنه بمراجعة النص التركى لخطاب (كامل باشا) لا نجد فيه تلك العبارات التى ادعى (بندتى) وجودها فيه ، كما أن (كولر) سفير النمسا فى الآستانة يذكر أنه اطلع على صورة خطاب (كامل باشا) إلى (سعيد) ولم يجد فيه العبارات التى ذكرها سفير فرنسا ، ولقد أكد (كولر) أن هذا الخطاب لم يتضمن سوى مطالبة الوالى بعدم البدء فى الأعمال الخاصة بالمشروع مالم تصله موافقة الحكومة العثمانية ، وذهب (كولر) إلى حد القول بأنه لو كان قد وجد فى الخطاب ما يمس الحكومة الفرنسية لا حتج عليه مثلما احتج ممثل فرنسا . وقد التمس (كولر) العذر (لكامل باشا) فى إرسال كتابه إلى (محمد سعيد باشا) بقوله إن الحكومة العثمانية كانت فى مركز حرج لعدم رغبتها فى اغضاب أى من الحكومتين الإنجليزية والفرنسية ، فكان لابد من مطالبة والى مصر بالامتناع عن الشروع فى تنفيذ المشروع قبل التوصل إلى حل يرضى كلا الدولتين ، ولذلك لم يكن الهدف سوى كسب الوقت حتى لا تغضب أية واحدة من الحكومتين الأوروبيتين [١] .

وفى أول أبريل ١٨٥٥ رد (سعيد باشا) على خطاب صهره (كامل باشا) فأوضح انه لا مبرر مطلقاً لخوف الحكومة العثمانية جانب انجلترة حيث أن المشروع لن ينفذ بواسطة دولة معينة وإنما بواسطة شركة عمومية مؤلفة من جميع الجنسيات وبذلك يكون المشروع سليماً من أى ضرر أو خطر خصوصاً وأن المشروع لم يصادف معارضة من قبل الحكومة الإنجليزية وممثلها فى مصر ، ثم نفى (سعيد باشا) أن يسعى لتنفيذ المشروع إرضاء لأحد الناس ، وإنما هو مقتنع بفوائده لصالح مصر والإسلام ، وعبر (سعيد) عن قلة اكتراثه بالخطر الناجم من احتمال ظهور السفن الانجليزية فى المياه المصرية ، وفى ختام رسالته أعرب

= الوثائق النمسويه (الميكروفيلم) No 14 B, de Koller à Buol en 2 Mai 1855, piece-jointe (Conversation entre Rechid et Benedetti en 9 Avril 1855

(١) الوثائق النمسويه (الميكروفيلم) No. 12 D, Rapport de Koller à Comte Buol de Constantinople le 19 Mai 1855, No. 14 B, de Koller à Buol le 2 Mai 1855

(لكامل باشا) عن أمله فى أن يساعده فى الحصول على موافقة الحكومة العثمانية على المشروع[(١)].

وفى رسالة من (كامل باشا) إلى (سعيد) فى ١٩ ابريل ١٨٥٥ انكر انه كان يقصد من وراء رسالته الاساءة إلى « دولة عظيمة كفرنسا » كما انكر انه كان يقصد من الإشارة إلى احتمال ظهور السفن الإنجليزية فى المياه المصرية أن يحاصر الانجليز الاسكندرية ، بل ادعى أنه كان يقصد أنه من المحتمل أن تصطدم القوة البحرية الإنجليزية بقوة أخرى فرنسية فى المياه المصرية .

ورغم أن النص التركى لخطاب (كامل باشا) لم يتضمن العبارات التى ذكر ممثل فرنسا أنها وردت فيه ، كما أن ممثل النمسا فى الآستانة لم يجد هذه العبارات كذلك عندما اطلع على صورة الخطاب ، فقد ادعى ممثل فرنسا أن هذه العبارات وردت فى (مسودة) خطاب (كامل باشا) وهى المسودة التى أشيع أن محتوياتها تسربت إلى ممثل فرنسا[(٢)] ، ولو أن (كامل باشا) انكر تسرب محتويات هذه (المسوده) وأكد أن ما اذيع عن محتوياتها يخالف ما جاء فيها[(٣)] .

ومهما يكن من أمر فإن الخطاب الذى أرسل فعلا إلى (سعيد) كان خلوا من هذه العبارات بغض النظر عن ورودها فى المسودة أو عدم ورودها .

ولقد اعترف (رشيد باشا) ـ بعد استقالته من منصبه ـ لسفير النمسا بأن خطاب (كامل باشا) كان بايعاز من السفير الإنجليزى[(٤)] .

---

(١) الوثائق التركية ـ سجل رقم ١٨ صادر عابدين ، ترجمة الكتاب التركى رقم ٩١ المؤرخ ١٣ رجب ١٢٧١ هـ (أول أبريل ١٨٥٥) من (سعيد باشا) إلى (كامل باشا)
F. O. 78-1156. from the Governor General of Egypt to Kiamil pacha, 31st, March 1855 (Trans,) Enclosure.

(٢) الوثائق التركية ـ سجل رقم ١٨ صادر عابدين ، ترجمة الكتاب التركى رقم ٩٦ المؤرخ ٢٥ شعبان ١٢٧١ هـ (١٣ مايو ١٨٥٥) من (سعيد باشا) إلى (كامل باشا).

(٣) الأوراق التركية ـ المحفظة رقم ١٣٠ معروفات ، ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ١٥ رمضان ١٢٧١ هـ (أول يونيه ١٨٥٥) من (كامل باشا) إلى (سعيد باشا) .

(٤) الوثائق النمسوية (الميكروفلم) No. 16 A-L de Koller à Buol, le 10 Mai 1855.

ومن هنا تتضح لنا حقيقة هذا الخطاب والهدف من إرساله ، ذلك أن اللورد (ستراتفورد) أراد أن يستغل القرابة التي تربط (كامل باشا) بوالي مصر ليتخذ منها ستاراً لمساعيه لكي يعدل (سعيد) عن مشروع القناة دون ان يكون لهذا المسعى صفة رسمية تغضب الحكومة الفرنسية ، فاوعز إلى (كامل باشا) بارسال هذا الخطاب بدعوى أنه نصيحة من أحد أفراد أسرته ، ومع هذا فقد عبر (بندتى) (الرشيد باشا) عن استياء حكومته من إرسال خطاب (كامل باشا) ومن موقف أعضاء الحكومة العثمانية إزاء مشروع القناة [1] .

إلا أن خطابي (رشيد باشا) و (كامل باشا) إلى والى مصر لم يأتيا بالنتيجة الموجوة منهما ، ذلك أن (سعيد باشا) لم تؤثر فيه التهديدات التي تضمنتها الرسالتان ولم يتزحزح عن موقفه ولم يتخل عن تأييده التام لمشروع القناة ، وقد علم (هوبر) قنصل النمسا في مصر من (مصطفى بك) بن (إبراهيم باشا) شقيق الوالى أنه بعد وصول الرسالتين المذكورتين عبر الوالى عن سخطه وتناول (كامل باشا) بكلام شديد وعقد مجلسا للحرب ضم الضباط المخلصين المحيطين به وأبلغهم بما ورد في الرسالتين وطلب منهم أن يدافعوا عنه في كل الاحوال وضد أى شخص كان أى أن (سعيداً) لم يتأثر بالتهديد بل ظل متمسكا بموقفه [2] .

ولقد ترتب على احتجاج (بندتى) ممثل فرنسا على ما ورد في خطاب (كامل باشا) من عبارات اعتبرها تمس الحكومة الفرنسية أن استقال كل من (رشيد باشا) الصدر الأعظم و (كامل باشا) رئيس المجلس العالى وعين (على باشا) صدراً أعظم و (فؤاد افندى) وزيراً للخارجية مع رئاسة التنظيمات [3] . وقد

---

(١) F O. 352-41, Pera 9th. April 1855 — Pisani to Stratford.
الوثائق النمسوية (الميكروفيلم) No. 830. de Huber à Buol, le 16 Mai 1855.

(٢) الوثائق النمسوية (الميكروفيلم) No. 510, de Huber à Buol, le 19 Mars 1855.

(٣) الأوراق التركية ، المحفظة رقم ١٣٠ عابدين متفرقات .
ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ١٧ شعبان ١٢٧١ هـ (٥ مايو ١٨٥٥) من (كامل باشا) إلى (سعيد باشا) .

ذكر القنصل الأمريكي فى رسالة بعث بها إلى حكومته فى ٩ مايو ١٨٥٥ أن (سعيد باشا) عزا التغيير الوزارى فى الآستانة إلى الضغط الفرنسى وإلى الموقف العدائى الذى وقفه (رشيد باشا) من مشروع توصيل البحرين بإيعاز من السفير الإنجليزى[١] .

وباستقالة (رشيد باشا) فقد النفوذ الانجليزى أداة طيعة كان يعتمد عليها كل الاعتماد ويوليها كل ثقته ، حتى أنه بعد عودة لورد (ستراتفورد) من شبه جزيرة القرم — وقد حدث التغيير الوزارى أثناء غيابه فيها — لم يلبث أن أكد (لرشيد باشا) أن هذه الأزمة الوزارية ما كانت لتحدث لو أنه كان موجوداً بالعاصمة التركية ، بل إنه وعد (رشيد) باعادته إلى منصبه لولا أن هذا الأخير رفض ذلك ورجا السفير الانجليزى ألا يقدم على مثل هذا العمل[٢] .

إلا أن مشروع القناة لم يستفد شيئاً من هذا التعديل الوزارى فقد سار (على باشا) الصدر الأعظم الجديد (وفؤاد باشا) وزير الخارجية على السياسة السابقة على اعتبار أن الحكومة العثمانية لو اتخذت قراراً بصدد مشروع القناة فلا بد أن تغضب بذلك إحدى الدولتين ، رغم أن الحجة التى كانت تتذرع بها الحكومة العثمانية فى عدم اتخاذ قرار فى المسألة لحين وصول بيانات من والى مصر لم يعد لها وجود وذلك بعد أن بعث (سعيد باشا) فى ١٣ مايو ١٨٥٥ بمذكرة إلى إلى حكومة الباب العالى أورد فيها كل الايضاحات ورد على الاعتراضات التى كانت الحكومة العثمانية قد طلبت بيانات وإيضاحات عنها .

وقد أجاب (سعيد باشا) فى مذكرته على ما كانت تدعيه الحكومة العثمانية - بايحاء من السفير الانجليزى - من أن القناة ستكون عديمة الفائدة فذكر أن عملية انتقال المسافرين ونقل البضائع بالطريق البرى تصادف صعوبات كبيرة فى التفريغ ثم النقل إلى محطة السكة الحديد ثم على ظهور الدواب فى طريق السويس

---

(١) الأوراق الأمريكيه (الميكروفلم) Despatches from U. S. Consuls in Alexandria, No. 21, 9th. May 1855.

(٢) الوثائق النمسوية (المكروفلم) No. 16 A-L. de Koller à Buol, le 10 Mai 1855.

ثم إعادة الشحن فى البواخر فتتحمل البضائع والمسافرون كثيراً من الأضرار والتلف والخسائر علاوة على التأخير ، ولا شك أن مثل هذه الصعوبات سوف تزول إذا ما شقت القناة ، هذا إلى أن « الحجاج وخاصة الشيوخ والنساء ، وهم الأكثرية ، فى ذهابهم إلى الحجاز وعودتهم منه بطريق السويس والقصير يقاسون الكثير من المتاعب فى سفرهم على ظهور الإبل وفى قيظ الشمس ، وبشق القناة سوف تزول هذه المتاعب » .

ونفى (سعيد) أن القنصل الإنجليزى فى مصر قدم إليه اعتراضات بصورة رسمية أو غير رسمية ، وأبدى استعداده للرد على أية اعتراضات تقدم إليه بخصوص مشروع القناة .

أما فيما يختص بما كانت تدعيه انجلترا من أن ثمة صعوبات طبيعية تحول دون شق القناة فقد ذكر (سعيد) أنه عهد إلى مهندسين أكفاء فى خدمته (يقصد لينان وموجيل) بدراسة المشروع والمنطقة التى سوف تخترقها القناة دراسة وافية مستفيضة وأن هؤلاء قد وضعوا تقريراً شاملا عن القناة (يقصد المشروع التمهيدى) ، وقد أرفق صورة من هذا التقرير بمذكرته إلى الحكومة العثمانية .

كما أشار (سعيد) كذلك إلى أن الأموال التى سوف تستخدم فى تنفيذ المشروع لن تكون من دولة بعينها بل سيكون المساهمون فى هذه الشركة من دول متعددة ولذلك فلن تحرز دولة من الدول نفوذاً خاصاً فى شركة القناة ، وعلاوة على ذلك فإن الخزينة المصرية لن تصاب بإرهاق .

والتمس (سعيد) فى ختام مذكرته صدور الإذن بالموافقة على مشروع القناة[1] .

وقد كان (دى لسبس) يتوقع أن يكون لمذكرة (سعيد باشا) المدعمة بالمشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (موجيل) أثرها فى القضاء على

---

(١) الأوراق التركية ـ مسجل رقم ١٧ صادر عابدين . ترجمة الكتاب التركى رقم ٢٦ المؤرخ ٢٥ شعبان ١٢٧١ هـ (١٣ مايو ١٨٥٥) من والى مصر إلى الباب العالى .

ما كانت تتذرع به الحكومة العثمانية فى المماطلة وإرجاء الموافقة على المشروع ، فقد تضمنت المذكرة الرد على الإيضاحات التى طلبتها الحكومة العثمانية وعلقت عليها إصدار قرارها بشأن مشروع القناة ، خصوصاً وأن السفير الإنجليزى لم يكن يجاهر بمعارضة المشروع رسمياً[١] .

ومن ناحية أخرى فإن الحكومة النمسوية لم تلبث أن عبرت لسفيرها فى الآستانة البارون (كولر) عن رغبتها الشديدة فى نجاح المفاوضات التى تجرى من أجل الحصول على تصديق حكومة الباب العالى على مشروع القناة التى تسعى (دى لسبس) لتنفيذه[٢] ، ثم انتهز ممثل فرنسا فرصة وصول هذه البيانات التى بعث بها والى مصر فطلب من الحكومة العثمانيه الموافقة على الامتياز ما دام (سعيد باشا) قد استجاب لطلب الباب العالى وما دامت الحكومة الإنجليزية قد سحبت معارضتها للمشروع .

ورغم أن لورد (ستراتفورد) قد بادر فأنكر أن حكومته سحبت معارضتها للمشروع فانه قد أيقن كذلك أنه من الصعب أن تستمر مساعيه لعرقلة مشروع القناة وتعطيله إلى أجل غير مسمى دون أن تعلن الحكومة الإنجليزية عن سياستها رسميا إزاء المشروع ، فكتب إلى حكومته فى ٢ يونيو ١٨٥٥ يقترح أن تسعى الحكومة الانجليزية لإقناع الحكومة الفرنسية بوجهة نظرها بخصوص مشروع القنـاة وإبلاغ الحكومة العثمانية بذلك ، أما إذا ظلت الحكومة الإنجليزية متمسكة بموقف المعارضة ضد مشروع القناة فقد طلب أن يعهد إليه بأن يعبر عن وجهة نظر حكومته هذه بطريقة (شبه رسمية) ، حيث أن حكومة الباب العالى تشعر بحرج شديد من جراء الاستمرار فى مقاومة مساعى ممثل فرنسا دون أن تستطيع التذرع أو الاستناد إلى الاعتراضات التى تبديها دولة كانجلترة لها مثل ما لفرنسا من الاعتبار والتقدير ، وأضاف السفير الإنجليزى إلى ذلك قوله بأنه

---

(١) الوثائق النمسويه (الميكروفلم) No. 830, de Huber à Buol, du Caire le 17 Mai 1855.

(٢) الوثائق النمسويه Vienne, 21 Mai 1855, No. 1. Depeche au Baron Koller à Constantinople

بدون أن تبدى الحكومة الإنجليزية رأيها رسميا فإن الحكومة العثمانية لن تتمكن من الاستمرار فى موقفها أكثر من ذلك(١) .

إلا أن الحكومة الإنجليزية استمرت ممتنعة عن إبداء رأيها للحكومة العثمانية فى مشروع القناة بصفة رسمية ، وعهدت إلى سفيرها فى الآستانة بأن يوضح للحكومة العثمانية أنه إزاء الصعوبات الطبيعية التى تصادف مشروع القناة وكذلك العقبات المالية التى يصعب بسببها جمع مبلغ يتراوح بين ٨ — ١٠ ملايين جنيه استرلينى (تكاليف المشروع) فى فترة الحرب ، فالواضح أن (دى لسبس) إنما يهدف من وراء مشروع القناة إلى أهداف سياسية قد تؤدى إلى الإضرار بمصالح السلطان العثمانى،وبدافع هذا الاعتبار وحده ـ وليس بدافع الغيرة من فرنسا ـ تشعر الحكومة الإنجليزية بالقلق البالغ للتنازل عن بعض الأراضى لشركة أجنبية ذلك أن التنازل لهذه الشركة عن شريط من الأرض يمتد من ساحل البحر المتوسط إلى البحر الأحمر قد يخلق حاجزاً « لا يمكن اختراقه » يفصل بين مصر وسوريا ويساعد على انفصال مصر فى المستقبل عن الامبراطورية العثمانية « ولعل هذه الاعتبارات لم تخطر ببال الحكومة العثمانية ، ولا شك فى أن الوالى قد أغرته المكاسب فاعتقد أن القناة مشروع ناجح من الناحية التجارية ولو أن الحكومة الإنجليزية لا تعتقد أن القناة سوف تدر الارباح التى تخيلها أنصار المشروع بل سوف تؤدى إلى تحقيق أطماع أولئك الذين يريدون أن يحصلوا لأنفسهم فى مصر على مركز مستقل عن السلطان والوالى على السواء »(٢) .

وهكذا لجأت الحكومة الإنجليزية فى معارضتها لمشروع القناة إلى إثارة مخاوف حكومة الباب العالى مما قد يترتب على شق القناة من أضرار سياسية تلحق بالدولة العثمانية ذاتها . وقد كان لهذه المخاوف التى أثارتها الحكومة الإنجليزية تأثيرها السريع والمباشر على أعضاء الحكومة العثمانية ، فقد أبلغ العثمانيون الدوائر

---

(١) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية F. O. 78-1156, Most Confidential, from Lord Stratford to Lord Clarendon, No. 398, 2 nd. June 1855, Constantinople.

(٢) الأوراق الإنجليزية F. O. 78-1156, Confidential, from F. O. to Lord Stratford, No 429, 6 th. June 1855.

المختلفة المعنية بالأمر بأن حكومة الباب العالى لا تميل الموافقة على امتياز حفر قناة السويس وتستند فى ذلك إلى اساسين هامين : أولها أن الدول الكبرى لما تصل بعد إلى اتفاق فيما بينها بخصوص القناة ، وثانيهما أن هناك خطراً سوف يترتب على إقامة مستعمرة فرنسية على جانبى القناة قد تنقلب إلى حماية فرنسية على مصر ذاتها (١) .

وهكذا انتصرت السياسة الإنجليزية فى عرقلة مشروع القناة وتسببت فى عدم نجاح (دى لسبس) فى الحصول على تصديق الحكومة العثمانية على الامتياز الذى منحه له والى مصر ، وبذلك تكون انجلترة قد كسبت ـ عن طريق سفيرها فى الآستانة ـ تلك الجولة فى صراعها ضد مشروع القناة ، حتى لقد اعترف (ثوفنيل (Thouvenel) سفير فرنسا الذى خلف (بندنى) فى الآستانة بأنه كان من الخطأ قيام (دى لسبس) ببذل المساعى فى الآستانة وأنه كان من الأفضل أن يوجه مساعيه إلى باريس بدلا من ذلك (٢) .

ولا شك أن المراسلات المتبادلة بين الحكومة الإنجليزية من جهة وسفيرها فى الآستانة وقنصلها فى القاهرة من جهة أخرى تدحض ما ذهب إليه (دى لسبس) والسفير الفرنسى فى الاستانه ، وتؤكد ما ذكره (كولر) سفير النمسا فى الآستانة من أن معارضة لورد (ستراتفورد) لمشروع القناه لم تكن بدافع شخصى من ناحيته وإنما كان يهتدى فى معارضته بتعليمات حكومته (٣) .

ولما كانت معارضة انجلترة هى السبب فى إخفاق (دى لسبس) فقد أيقن هذا الأخير أنه لا بد أن يتجه لمساعيه ميداناً آخر ، فاعتزم أن ينقل مجال مساعيه إلى انجلترة ذاتها لمحاولة التفاهم مع ساستها و إقناعهم بالتخلى عن معارضتهم ضد مشروع القناة (١) .

(١) الأوراق الانجليزية F. O 78-1064, from Pisani to Lord Stratford, June 2nd. 1855.

(٢) الوثائق المصورة (الميكروفلم) No. 30 C De Koller à Buol, le 25 Juillet 1855.

(٣) نفس المصدر .

(٤) Husny, p. 247.

والذى يجب ملاحظته أنه لولا موقف المعارضة الشديدة الذى وقفته الحكومة الإنجليزية وسفيرها فى الآستانة لكان من الممكن أن توافق الحكومة العثمانية على مشروع القناة الأمر الذى فطن إليه لورد (ستراتفورد) نفسه قبيل اجتماع مجلس الوزراء العثمانى فى جلسته المعروفه فى ٢٢ فبراير ١٨٥٥ لاتخاذ القرار اللازم فى موضوع الموافقة على الامتياز الأول ، فقد كتب (ستراتفورد) إلى وزير الخارجية فى اليوم نفسه (٢٢ فبراير ١٨٥٥) أن معظم أعضاء المجلس يميلون للموافقة على الامتياز إرضاء لوالى مصر وللحكومة الفرنسية (١) ، ثم عاد فأكد هذا الاتجاه عندما كتب مرة أخرى إلى وزير الخارجية الإنجليزية (لورد كلارندون) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ أن حكومة الباب العالى لا تميل إلى تحمل مسئولية رفض أو تأجيل الموافقة على المشروع وأنها لذلك تطالب بالحاح إما أن تعلن رسمياً اعتراضات حكومته على المشروع أو أن تترك لها حرية الموافقة بدون تأخير على الامتياز الذى منحه الوالى (محمد سعيد) (لفردينان دى لسبس) (٢) .

على أن بلوغ الموقف هذا الحد من تضارب المصالح بين انجلترا وفرنسا حول مشروع القناة من شأنه أن يدعونا إلى التساؤل عما إذا كانت موافقة السلطان على امتياز حفر القناة ضرورية وقانونية أم أنها لم تكن كذلك .

فقد كان يبدو ضرورياً — من الناحية النظرية — الحصول على موافقة حكومة الباب العالى على المشروع حيث أن الامتياز الأول قد نص على عدم البدء فى تنفيذه إلا بعد الحصول على تصديق السلطان ، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء حول مدى ضرورة الحصول على هذا التصديق وقانونيته .

على أن تقرير هذه المسألة إنما يرتبط ببيان العلاقة التى ربطت مصر بالدولة العثمانية وفق المبادىء التى حددتها تسوية المسألة المصرية - العثمانية فى عام ١٨٤٠-١٨٤١ وهى التسوية التى كانت تنطوى على شذوذ وتناقض ، فكفلت لمصر شطراً

(١) Seifed-Dean P 35.

(٢) Hallberg The Suez Canal, P 126

من الاستقلال الداخلي من ناحية ثم قيدت سلطة الولاة من ناحية أخرى فظلت مصر مقاطعة كبقية مقاطعات الدولة العثمانية، وصارت مصر - بين أشياء أخرى - محرومة من المفاوضة مع الدول الأخرى مباشرة أو عن طريق عقد معاهدات مستقلة عن الباب العالي (١) ، وعلى ذلك فقد كانت مصر دولة ناقصة السيادة من حيث أنها من وجهة النظر القانونية ظلت خاضعة للدولة العثمانية بالرغم من أن حكام مصر كانوا — بفضل أحكام هذه التسوية — يتمتعون بسلطة واسعة(٢)، فكان في استطاعة مصر أن تقوم بحرية ومن تلقاء نفسها بتنفيذ بعض الأعمال ، إلا أنه لم يكن في الإمكان تنفيذ البعض الآخر إلا بعد الحصول على موافقة حكومة الباب العالي (٣) .

فتحت أي النوعين إذاً يندرج مشروع القناة ؟

اعتبر كثير من الكتاب أنه في وسع (سعيد) أن يقوم بتنفيذ مشروع القناة دون أن يلجأ إلى الحصول على موافقة السلطان عليه على اعتبار أن شيئاً في المعاهدات والفرمانات التي حددت اختصاصات ولاة مصر لم يكن ينص على ذلك خصوصاً وأن مشروع القناة مشروع ذو فائدة عامة ، وفي رأي هؤلاء أنه إذا كان (سعيد باشا) قد نص في الامتياز الأول على ضرورة الحصول على موافقة السلطان قبل الشروع في التنفيذ فإن ذلك إنما كان من قبيل إظهار الاحترام للسلطان والرغبة في عدم الإساءة إلى مشاعر انجلترة التي كانت تعارض المشروع ، أضف إلى هذا أن هذه الدولة الأخيرة كانت مشتركة جنباً إلى جنب مع فرنسا في الدفاع عن الإمبراطورية العثمانية في حرب القرم وكان من الواجب في ذلك الوقت تجنب حدوث أي تصدع في تحالفهما (٤) . وعلى هذا الأساس فقد كان (دي لسبس) يعتبر أن مشروع القناة

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكري . مصر والسودان ص ٢١ .

(٢) Cocheris Situation Internationale de l'Egypte et du Sudan· P 7 37.

(٣) Rossignol · Le Canal de Suez ... P 25-26

(٤) Kenny · The Gates of the East, P 21,

Silvestre · L'Isthme de Suez, P 38-39

Issa Amine · Le Canal Maritime de Suez, P. 36,

Beaty · De Lesseps of Suez P. 117

لا يختلف عن المشروعات العامة الأخرى التى أنجزها (محمد على) دون الحصول على موافقة السلطان العثمانى (١) . ولكن مما تجدر ملاحظته أن مشروعات (محمد على) كانت مشروعات إنشائية تهدف إلى خدمة البلاد المصرية أولا وقد قام هو بتنفيذها بأموال مصرية وأيد عاملة مصرية ، وإذا كان قد استعان ببعض الأجانب فى هذه الأعمال فقد كان هؤلاء بمثابة خبراء موظفين لديه فحسب ، يتقاضون مكافآت من الحكومة المصرية .

وحتى مشروع الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة الذى بدىء العمل فيه أيام (عباس) كان مصريا ينفذ بأموال مصرية وقامت الحكومة المصرية بإدارته واستغلاله بعد الانتهاء من انشائه .

أما مشروع القناة فبالرغم من أنه مرفق عام ، ورغم أن تكليف الحكومة المصرية لشركة القناة بتنفيذه يعتبر عقد مقاولة - كما رأينا فى الفصل الثامن - فقد كان من المنتظر أن تعتمد شركة القناة على رءوس أموال أجنبية فى تنفيذ هذا المشروع ، كما أنها كانت سوف تقوم بإدارة القناة ثم استغلال هذا المرفق بعد الفراغ منه ولا تتركه للحكومة المصرية إلا بعد مرور تسعة وتسعين عاما من إفتتاح القناة للملاحة ، يضاف إلى ذلك أن تنفيذ مشروع القناة وملحقاتها من القنوات والمدن كان من المنتظر أنه سوف يستلزم تنازل الحكومة المصرية عن بعض الأراضى التى تمتلكها لشركة القناة ، وقد نص الامتياز الأول على ذلك فعلا ، علماً بأن الحكومة العثمانية حرمت على ولاتها التصرف فى أراضى الدومين العام (٢) .

ثم إن شق القناة سوف يؤدى إلى تعرض البلاد لتدفق سيل من المصالح الأجنبية عليها وكانت إدارة القناة الملاحية بين البحرين — بسبب أهميتها الخطيرة وموقعها الاستراتيجى — تدعو إلى حصول اتفاق بين الدول الأوروبية المعنية بالأمر من أجل تقرير حياد القناة وضمان عدم وقوعها فى قبضة دولة من

---

(١) Sabry . L'Empire Egyptien Sous Ismail, p 78;
Rossignol Le Canal de Suez, P. 65.

(٢) Sabry, P, 77.

الدول ، وعلى ذلك فقد كان مشروع القناة يختلف عن غيره من المشروعات الأخرى التى أنجزها (محمد على) أو عن مشروع الخط الحديدى وذلك من حيث أنه كان لمشروع القناه جانب سياسى ، ومن أجل ذلك فقد صار واجبا الحصول على موافقه حكومة الباب العالى على المشروع . وزيادة على ذلك فقد نص فرمان أول يونيو ١٨٤١ على ضرورة إبلاغ حكومة السلطان بالمسائل الهامة المتصلة بمصر (١) . ورغم أن وصف المسائل الهامة لم يكن تعبيراً محدوداً فما لا شك فيه أن شق قناه بين البحرين إنما يعتبر من المسائل الهامة (٢) ، كما أن (عباس الأول) لم يبدأ فى تنفيذ مشروع الخط الحديدى إلا بعد أن وصلته موافقة السلطان .

وقد أكد ذلك الوزير النمسوى (مترنيخ) فهو قد اعتبر أن مشروع القناة مشروع ذو أهمية بالغة الخطورة وأنه سوف يكون لذلك عرضه لتدخل سياسى فى أمره من جانب الدول الأوروبية ، ولذلك « فقد أحسن والى مصر صنعا — على حد قول (مترنيخ) — عندما طلب الحصول على موافقة السلطان على هذا المشروع »(٣) .

وعندما تحدث (كولر) السفير النمسوى فى الآستانة مع (رشيد باشا) بخصوص مشروع القناة ومقارنته بالخط الحديدى ، بين (كولر) كيف أن انجلترة التى تتمسك بضرورة صدور موافقة حكومة الباب العالى على مشروع القناة لم تكن ترى ثمة ضرورة للحصول على هذه الموافقة بالنسبة لمشروع الخط الحديدى الذى كانت تسعى لإنشائه ، فأجاب (رشيد) على السفير النمسوى بقوله إن حكومة الباب العالى — رغم موقف انجلترة — قد تمسكت بحقها القانونى ، ولم يبدأ (عباس) فى الأعمال التى كان يتطلبها تنفيذ مشروع الخط الحديدى إلا بعد أن

---

(١) Hurewitz Diplomacy in the Near East, Vol I, P 123 (Doc No. 51, Sultan's Firman to Moh Ali, Ist June 1841. Quoted from Gt . Britain, Parliamentary papers, 1879, Vol . 78 Firmans granted by the Sultans to the Vice Roys of Egypt, 1841-73 Egypt No 4 (1879) C 2395, pp. 36-39.

(٢) Rossignol, p. 68

(٣) Lettre de De Lesseps à M. le Comte De Lesseps à Paris, de Vienne, 8 Juillet 1856 · Lettres, journal I, 402.

تسلم موافقة السلطان، هذا بالإضافة إلى ما يحيط بمشروع القناة من ظروف سياسية حيث يلزم اتفاق الدول الأوروبية على حياد القناة (١) .

ويؤكد (نوبار باشا) أثناء مساعيه ومفاوضاته — بعد ذلك — مع شركة القناة فى باريس عام ١٨٦٣ حق السلطان فى الموافقة على المشروع ، فاعتبر أن (سعيداً) عندما علق صحة الامتياز على موافقة السلطان لم يكن هذا بمثابة شرط إلغاء فحسب (Resolutoire) أى يبرر إلغاء الامتياز ، بل كان أيضاً شرط تعلق (Suspensive) أى أنه إذا لم تصدر موافقة السلطان فإن الشركة تفقد وجودها القانونى ، وأن الوالى باشتراطه الحصول على موافقة السلطان إنما يحترم فى هذا الشرط المعاهدات والمواثيق لأن حق السلطان فى ذلك لا ينكر ، وهو مستمد — كما يقول نوبار — من فرمان عام ١٨٤١ الذى يقرر ضرورة موافقة الباب العالى على المشروعات الهامة ، بل ولقد اعترف (دى لسبس) فى مناسبات مختلفة بهذا الحق وسعى من أجل الحصول على تصديق السلطان ، ولم يغير رأيه ويعلن إمكان التغاضى عن موافقة السلطان العثمانى إلا بعد أن فقد الأمل فى الحصول على هذه الموافقة وباءت مساعيه فى الآستانة بالفشل (٢) .

---

(١) الوثائق النمسوية (المسكروفيلم) No 20 C. de Koller à Buol à Vienne le 7 Juin 1855; Husny, p. 253-254.

(٢) Rossignol . Le Canal de Suez ..., P. 65-66.

الفصل العاشر

معارضة انجلترة لمشروع القناة

مساعي انجلترة لعرقلة المشروع :

لقد كان (دى لسبس) يقدر منذ البداية خطورة معارضة الحكومة الإنجليزية على مستقبل مشروع القناة ، ولذلك رأينا (١) أنه بمجرد وصوله إلى القاهرة مع (سعيد) من الرحلة الصحراوية أسرع — بناء على نصيحة الوالى — يستطلع رأى القنصل الإنجليزى (بروس) ويحاول معرفة الموقف الذى سوف تتخذه الحكومة الإنجليزية من المشروع بعد أن أعلن الوالى موافقته على تنفيذه . ورغم أن القنصل الإنجليزى امتنع عن إبداء رأيه على أساس عدم وصول تعليمات إليه من حكومته بخصوص المشروع فقد حاول (دى لسبس) تهدئة مخاوف الحكومة الإنجليزية وذلك بأن أوضح (لبروس) أن مشروع القناة سيكون ذا صفة عالمية وأن فوائده ستعم الدول جميعاً ، وأنه لايحمل بين ثناياه أهدافاً سياسية لدولة من الدول وإنما هو مشروع تجارى بحت(٢) .

ومن أجل التغلب على السياسة التقليدية التى دأبت عليها الحكومة الإنجليزية فى معارضة مشروع القناة طلب (دى لسبس) من (ارليه دوفور) عضو جمعية دراسات قناة السويس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ (ثم فى ١٤ ديسمبر) أن يذهب إلى انجلترة لكى يسعى لمقابلة كبار الشخصيات السياسية فيها وأن يبذل جهده للتأثير على الرأى العام الإنجليزى وإقناعه بتأييد المشروع (٣) .

---

(١) الفصل الثامن .

(٢) De Lesseps . Lettres, journal T. I p. 38 · (Journal, 24 Novembre 1854)

(٣) Lettre de De Lesseps a Arles Dufour, du Caire le 30 Novembre 1854 Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII p. 228-229.

وفى ٣ ديسمبر ١٨٥٤ بعث (دى لسبس) برسالة إلى (رتشارد كوبدن R. Cobden) عضو البرلمان الإنجليزى ، وأبلغه فيها أنه قد أخذ على عاتقه أن « يفتح الأرض أمام الشعوب Aperire Terram Gentibus » وأنه لا يصدق مايشاع من أن مشروع قناة السويس يلقى معارضة شديده من جانب الحكومة الإنجليزية، حيث أن القناة سوف تعود على انجلترة - على وجه الخصوص - بفوائد جمة من الناحيتين التجارية والسياسية ، باعتبارها صاحبة أكبر نصيب فى التجارة الشرقية ، كما تمتلك فى القارة الآسيوية امبراطورية مترامية الأطراف ، وفى امكانها أن تخفض تكاليف نقل تجارتها الشرقية إلى الثلث باختصار المسافة بينها وبين الشرق إلى مايقرب من النصف ، وأعرب (دى لسبس) فى ختام رسالته إلى (كوبدن) عن أمله فى أن يبذل عضو البرلمان الإنجليزى معونته وتأييده للمساعى التى سوف يقوم بها (ارليه دوفور) فى انجلترة (١) .

ولكن الحكومة الإنجليزية لم تلبث أن هبت لمعارضة مشروع القناة بمجرد أن بلغتها أخبار موافقة الوالى على مشروع (دى لسبس) ، وبدأت الحكومة الانجليزية تحاول جس نبض الحكومة الفرنسية وذلك عندما سعى لورد (كاولى Cowley) سفير انجلترة فى باريس فى ١٣ ديسمبر ١٨٥٤ لمقابلة (دروين دى لوس Drouyn de Lhuys) وزير خارجية فرنسا واستوضحه الأمر فيما يجرى فى مصر من أحداث ، واستفسر عما إذا كان (دى لسبس) قد اتفق سلفاً مع الحكومة الفرنسية بشأن مساعيه فى مصر لتنفيذ المشروع ، إلا أن وزير الخارجية الفرنسية نفى صلة (دى لسبس) بالحكومة الفرنسية ، وأعلن أن حكومته لاتهدف إلى تحقيق مصلحة خاصة من وراء المشروع الذى يسعى (دى لسبس) لتنفيذه ، وأنها إذا كانت تحبذ المشروع فإن ذلك يرجع إلى الفوائد التى سوف تجنيها تجارة العالم أجمع من وراء تنفيذه ، ثم أكد وزير الخارجية الفرنسية أن حكومته لن تتدخل فى هذا المشروع بأى شكل من الأشكال (٢) .

(١) Lettre De Lesseps a M. Richard Cobden, membre de parlement a Londres, du Caire, le 3 Decembre 1854 . Lettres, journal I P 52-54.

(٢) De Lesseps Origines du Canal De Suez, P. 100-101; Husny Le Canal de Suez, P 239-240,

ورغم هذه التأكيدات من جانب الحكومة الفرنسية ، ورغم أن القنصل الإنجليزى (بروس) نفسه أبلغ حكومته اعتقاده بأن (دى لسبس) لم يكن موفداً من قبل الحكومة الفرنسية (١) ، فقد أخذت انجلتره تبذل مساعيها الدبلوماسيه لعرقلة تنفيذ مشروع القناة ، وكانت جهودها فى هذا المجال تتسم بالحيطه والحذر والتحفظ حتى لاتسىء إلى العلاقات الوديه التى كانت قائمة وقتذاك بينها وبين فرنسا فى أثناء حرب القرم ، واتخذت مساعى انجلتره لإحباط مشروع القناة ميادين لنشاطها فى القاهرة والآستانة وباريس .

أما فى القاهرة ، فقد بعثت وزارة الخارجيه الإنجليزية فى ٩ يناير ١٨٥٥ ، (بروس) قنصلها فى مصر تطلب منه أن يبين للوالى « بطريقة ودية للغاية » رأى الحكومة الإنجليزية فى المشروع الذى ترى أن تكاليفه سوف ترهق الميزانية المصرية ، وأن رأس المال اللازم لتنفيذه لو جمع من خارج مصر فإنه سوف يكون مشروطاً بشروط من شأنها أن تقيد حرية الوالى فى إدارة حكومة بلاده ، كما طلبت من (بروس) أن يوضح (لسعيد) أن معارضتها للمشروع ليس منشؤها أن القائم به شخص فرنسى وأنها لو وجدت أى فائدة ترجى من المشروع لأيدته سواء أكان القائم به فرنسياً أم انجليزياً (٢) .

أما فى الآستانة ، فقد شهدنا(٣) كيف أن السفير الإنجليزى لورد (ستراتفورد دى ردكليف) قد حمل لواء المعارضة « غير الرسمية » لمشروع القناة ، فأشار على الصدر الأعظم بتأجيل اتخاذ قرار فى المشروع والإيحاء إلى والى مصر بالتخلى عنه وعدم التمسك بتنفيذه .

إلا أنه فى الوقت الذى كانت انجلتره تعارض فيه المشروع بطريقة غير رسمية لدى سلطات القاهرة والآستانة كانت تحاول أن تظهر أمام الحكومة الفرنسية بمظهر ودى ، ويتجلى هذا عندما أكد (كاولى) سفير انجلتره فى باريس لوزير

---

(١) Ibid, p. 230

(٢) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية : F. O. 78-1123
F. O January 9 th, 1855 To Frederick Bruce, No. 2

(٣) الفصل السابق .

الخارجية الفرنسية فى ١٩ يناير ١٨٥٥ أن الحكومة الإنجليزية لا تنوى أن تحمل معارضتها لمشروع القناة تتجاوز حدود « اللياقة » ، وأنها فى معارضتها ليست مدفوعة بروح معادية لمصالح فرنسا ، وقد رد (دى لوس) وزير الخارجية الفرنسية بأن حكومته قد أصدرت إلى (ساباتييه Sabatier) قنصلها فى مصر تعليمات طلبت منه فيها الامتناع عن التدخل لمصلحة (دى لسبس) ، وكرر وزير خارجية فرنسا للسفير الإنجليزى أن فرنسا لا تهدف إلى مصلحة خاصة من المشروع ، وليست لها رغبة سوى ترك المشروع لتقدير والى مصر ورغبته(١) .

ومن أجل إضعاف حدة المعارضة الإنجليزية لمشروع القناة لم يتوان السان سيمونيون وجمعية دراسات قناة السويس فى شد أزر (دى لسبس) فى تلك الفترة ، ولتحقيق هذا الهدف أذاع (انفانتان) فى ٢٢ يناير ١٨٥٥ بياناً(٢) وجهه إلى الرأى العام الإنجليزى ، وفيه تناول بالشرح الفوائد السياسية والتجارية التى سوف تعود على انجلترة من وراء شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر بحيث يصير من واجب الحكومة الإنجليزية المسارعة إلى تأييد المشروع والمساهمة فى تنفيذه ، فبين (انفانتان) كيف أن شق برزخ السويس سوف يختصر المسافة التى تفصل الدول الأوروبية عن كل من استراليا والهند والصين إلى ما يقرب من النصف ، ولذلك فقد اعتبر أن أكثر الدول تقدماً فى الصناعة وأنشطها فى التجارة والملاحة البحرية (يقصد انجلترة) يجب أن تكون أسبق الدول إلى تأييد هذا المشروع . وعبر (انفانتان) كذلك عن تعجبه لتأييد انجلترة لمشروع قناة بناما ومعارضتها ـ فى الوقت نفسه ـ لحفر قناة السويس مع أن الهدف من كلا المشروعين واحد ، وعلل (انفانتان) موقف المعارضة الذى وقفته انجلترة من مشروع السويس بأن سببه العداء الذى نشب بين فرنسا وانجلترة منذ قيام الثورة الفرنسية الكبرى فصارت

---

(١) Husny Le Canal de Suez p. 243

(٢) الوثائق المصورة (الميكروفيلم) No. 15 d. Societe d'Etudes du Canal de Suez. Note Sur les Avantages que retirerait l'Angleterre du Percement de Isthme de Suez, sous les doubles rapp des interests politiques et Commerciaux, Par Enfantin de Leon, le 22 Janvier 1855.

انجلترة تعتبر شق قناة فى برزخ السويس سلاحا تشهره فرنسا فى وجهها للقضاء على النفوذ الإنجليزى فى الهند . ثم انبرى (انفانتان) بوضح فى بيانه كيف أنه لم يعد هناك مبرر لاستمرار مخاوف انجلترة من نوايا فرنسا حيث أن الظروف فى عام ١٨٥٤ تختلف تماماً عنها فى عام ١٨٠٤ بعد أن تحالفت الدولتان فوقفتا جنبا إلى جنب « فى حرب ضد الهمجية ، ودفاعاً عن المدنية (يقصد حرب القرم) وذلك اتحاد سوف يتأكد فى السويس ، فى أرض مصر ، من أجل السلام ، ورفاهية العالم وسعادته . . . »

ولقد حاول (انفانتان) فى بيانه أن يبين كذلك للرأى العام الإنجليزى أن قناة السويس لن تجر على الإنجليز الأضرار مثلما قد يترتب على حفر قناة بناما التى كان يرى أن حفرها سوف يؤدى إلى فتح بحار الهند والصين واليابان واستراليا لسفن الولايات المتحدة الأمريكية التى كانت فى يوم من الأيام مستعمرة إنجليزية «وبذلك يتاح لهذه الدولة الناشئة الفرصة لمنافسة إنجلترة فى تجارة الأسواق الشرقية التى كانت احتكارا لانجلترة وحدها » . ولما كانت انجلترة تخشى دائماً أن تنجح فرنسا فى جعل البحر المتوسط بحيرة فرنسية لاينازعها فى مياهه منازع ، فقد أراد (انفانتان) أن يهدىء مخاوف انجلترة من هذه الناحية فأوضح أن ذلك لن يحدث إذا ماشقت القناة فى برزخ السويس لأن البحر المتوسط سيصير حينئذ ممراً تجارياً تحتل فيه « سيدة البحار » نفس المكانة التى تحتلها فى المحيط ، هذا علاوة على ما كان يعتقده (انفانتان) من أن شق قناة السويس سوف يؤدى إلى صرف أطماع روسيا عن فارس حيث يصبح أمامها طريق آخر تستطيع أن تصل منه إلى الشرق .

ومع ذلك فقد استمرت الحكومة الإنجليزية على معارضتها لمشروع القناة ، وكانت معارضتها للمشروع فى الآستانة أقوى منها فى مصر وذلك على وجه الخصوص منذ أواخر يناير ١٨٥٥ عندما سافر (دى لسبس) إلى الآستانة للحصول على تصديق الحكومة العثمانية على مشروعه واتضح للحكومة الانجليزية أن الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس) لن يصير نافذ المفعول إلا بعد الحصول على تصديق الدولة العثمانية عليه بوصف أنها صاحبة السيادة على مصر ، ولذلك فقد وجدت الحكومة الإنجليزية أنه من الحكمة ألا تقسم معارضتها لدى

الحكومة المصرية بالنسبة حتى لا يوجه الاتهام لانجلترا بأنها تحارب مصالح فرنسا إذا ماوصلت إلى الحكومة الفرنسية أنباء مساعى الحكومة الإنجليزية لدى والى مصر، وذلك حينما أصبح معروفاً على وجه الخصوص أن (سعيداً) يميل إلى جانب فرنسا، وعلى ذلك فقد رأت الحكومة الإنجليزية أنه من الأفضل إذا أرادت عرقلة المشروع أن تبذل مساعيها لدى حكومة الباب العالى فهى تتمتع فى الآستانة بنفوذ كبير وتستطيع أن توحى إلى الحكومة العثمانية برفض المشروع ؛ وبهذه الطريقة تقع تبعة عرقلة مشروع القناة ـ أمام فرنسا ـ على الحكومة العثمانية لا على الحكومة الإنجليزية ، ولم تكن هذه الأخيرة تريد إفساد العلاقات التى كانت تربطها بفرنسا وقتئذ[١] .

ورغم أن معارضة السفير الإنجليزى فى الاستانة المشروع لم تكن لها صفة رسمية فقد ترتب على القرار الذى اتخذه الباب العالى بتأجيل إصدار موافقته أن أصبح مشروع القناة مسألة ذات طابع سياسى أكثر منها مسألة تجارية ، كما صار واضحاً أنه من المتعذر إخراج المشروع إلى حيز التنفيذ إلا بعد الوصول إلى اتفاق بشأنه بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية[٢] .

وبينما كان (دى لسبس) فى الآستانة يناهض مساعى انجلترا غير الرسمية كان (بروس) القنصل الإنجليزى فى مصر يحاول بطريقة غير رسمية أن يثير قلق (سعيد باشا) ومخاوفه من المشروع ، فأخذ يوضح له أن الامتياز الذى منحه الباشا (لدى لسبس) ينطوى على خطر كبير لأنه يجعل السلطة منحصرة فى يد فرد واحد هو (دى لسبس) علاوة على خطورة النتائج التى سوف يتأثر بها مركز مصر بسبب شق قناة ملاحية تخترق أراضيها ، وخطورة منح شركة فرنسية هى (شركة القناة) حق امتلاك أراض يصير لها حق زراعتها مما يؤدى — كما يقول القنصل الانجليزى — إلى تزايد النفوذ الفرنسى فى مصر التى لا تلبث أن تصير نواة لمستعمرة فرنسية كبرى[٣] ، وتصبح احدى الحلقات فى سلسلة مناطق

(١) Hoskins . British Routes to India, p. 307,

دكتور محمد مصطفى صفوت : انجلترا وقناة السويس ص ٢٠/٢١

(٢) Rossignol · Le Canal de Suez, p. 26

(٣) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية : (1) F O. 78-1156 No. 2
Bruce to Clarendon, 20 th. February 1855.

النفوذ الفرنسى الممتدة بين الجزائر التى احتلتها فرنسا وموارنة لبنان الذين كانوا تحت حمايتها (١) . كما استند (بروس) فى معارضة المشروع لدى (محمد سعيد) على أن مثل هذا الطريق سوف يكون عرضة لأخطار كثيرة لأنه « يخترق دولة لا تمتلك ضمان المحافظة على حيادها ، وبدون ضمان كاف لحياد القناة فإنها إذا ما أنشئت سوف يكون ضررها على مصر أكثر من نفعها (٢) » .

ولذلك ، ولما كان من رأى القنصل الإنجليزى أن من الخطورة حفر القناة بدون الوصول سلفاً إلى قرار بشأن حيادها ، فقد اقترح على حكومته تقرير حياد القناة وضمان الدول الأوروبية لهذا الحياد خشية خضوع مصر لنفوذ أجنبى (يقصد النفوذ الفرنسى) بعد حفر القناة مما سوف يتهدد كيان الامبراطورية العثمانية (٣) .

وظلت الحكومة الإنجليزية متمسكة بموقفها إزاء مشروع القناة رغم أن (سعيداً) استجاب إلى طلب الحكومة العثمانية عندما بعث إليها فى ١٣ مايو ١٨٥٥ بما طلبته من إيضاحات بخصوص المشروع ، وهى الإيضاحات التى علقت عليها إصدار رأيها فى المشروع ، وفى نفس الوقت أراد (سعيد) أن يعرف وجهة نظر الحكومة الإنجليزية فطلب من (قسطاكى) سفير تركيا فى لندن أن يستطلع رأى وزير الخارجية الإنجليزية فى المشروع ، فرفع (قسطاكى) فى ١٩ مايو ١٨٥٥ إلى (سعيد) نتائج مباحثاته مع وزير الخارجية الإنجليزية ومفادها أن الحكومة الإنجليزية رغم إقرارها بأنها سوف تفيد من مشروع القناة أكثر من غيرها إلا أنها مصممة على معارضة المشروع بدعوى أن الوقت غير مناسب للشروع فى تنفيذه حيث تستأثر حرب القرم بأموال الدول الأوروبية ، ولاعتقادها بأن النجاح فى تنفيذ

---

(١) Husny Le Canal de Suez, P. 250 - 251

(٢) Op. Cit.

(٣) Hoskins : British Routes to India, P. 251

محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ص ١٤ — ١٥

المشروع امر غير مؤكد ، علاوة على أنها ترى أن التنازل عن أراض واسعة للأجانب والالتزام بتعهدات لا تعرف نتائجها سوف ينتقص من سيادة الدولة العثمانية وينزل الأضرار بمصالحها . وأكد وزير الخارجية الإنجليزية للسفير التركى أن معارضة حكومته للمشروع ليس مرجعها الرغبة فى منافسة الحكومة الفرنسية بل ستظل معارضتها المشروع قائمة حتى ولو أسند تنفيذه إلى شركة من أصحاب رءوس الأموال الإنجليز والفرنسيين أو من الإنجليز وحدهم (١) .

ولما كان (بندتى) سفير فرنسا فى الآستانة قد احتج لدى الحكومة العثمانية على موقفها من مشروع القناة ، وأفهم (بندتى) الحكومة العثمانية أن موقفها من المشروع يسىء إلى حكومته خصوصاً بعد الخطاب الذى أرسله (كامل باشا) إلى والى مصر ، فقد بادر (كاولى) السفير الإنجليزى فى باريس إلى الاحتجاج لدى الحكومة الفرنسية على مساعى (بندتى) لتأييد المشروع وأجاب (والوسكى) وزير الخارجية الفرنسية بأنه وإن كان مقتنعاً بأن توصيل البحرين مشروع مفيد ويمكن تنفيذه إلا أنه ـ إرضاء للحكومة الإنجليزية ـ يقترح أن تمتنع الحكومتان الإنجليزية والفرنسية معاً عن التدخل ، وأن تطلب كل منهما إلى ممثلها فى الآستانة الامتناع عن تأييد مشروع القناة أو معارضته ، على أن يترك البت فى المسألة للسلطان ووالى مصر وحدهما (٢) .

إلا أن هذا الاقتراح لم يلق ترحيباً من الحكومة الإنجليزية التى كانت تعتقد أن الطريق عبر مصر يهمها أكثر مما يهم فرنسا ، كما اعتبرت أن ترك الموضوع بين يدى السلطان ووالى مصر فقط سوف يتيح الفرصة أمام أنصار كل من الدولتين سواء أكان ذلك فى تركيا أم فى مصر لإثارة الأحقاد والمنافسات التى تحاول الدولتان تفاديها (٣) .

---

(١) الأوراق التركية ـ المحفظة رقم ١٣٠ عابدين متفرقات ـ ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ٢ رمضان ١٢٧١ هـ (١٩ مايو ١٨٥٥) من سفير تركيا فى لندن إلى (سعيد باشا) .

(٢) الأوراق الأنجليزية بدار الوثائق التاريخيه F. O. 78-1156 No. 665 from Cowley to Clarendon Paris June 4th, 1855

(٣) الأوراق الإنجليزيه F. O. 78 - 1156 No 606 F. O. to Cowley, June 18 th 1855

والمرجح أن الحكومة الإنجليزية قد أيقنت أن حصول مثل هذا الاتفاق بينها وبين الحكومة الفرنسية لن يحقق الغرض الذى تنشده وتسعى إليه وهو وقف مشروع القناة ، فقد كان معروفاً أن (سعيد باشا) يميل كل الميل لتنفيذ المشروع رغم الصعوبات السياسية التى واجهته حتى ذلك الوقت ، كما كان واضحاً أن فى استطاعة (سعيد) أن يحصل على موافقة حكومة الباب العالى لولا معارضة السفير الإنجليزى فى الآستانة ، فلو أن لورد (ستراتفورد) قد صار يكف عن معارضة المشروع لكان ممكناً أن يصدر الباب العالى موافقته حتى لو امتنع عن تأييده السفير الفرنسى. وقد دعا اللورد (كاولى) الحكومة الفرنسية فى باريس إلى عدم المغامرة بهدم صرح التفاهم بين الدولتين بسبب تأييدها لمشروع القناة ضد مصالح انجلترة (١) ، ثم قدم إلى الحكومة الفرنسية الاعتراضات التى كانت تتمسك بها حكومته إزاء المشروع وهى الاعتراضات التى أبلغه بها (كلارندون) وزير الخارجية الإنجليزيه فى ١٨ يونيو ١٨٥٥ .

٭ ٭ ٭

اسس معارضة انجلترة لمشروع القناة .

كانت الحكومة الإنجليزية كما جاء فى رسالة (كلارندون) إلى (كاولى) تستند فى معارضة مشروع القناة بين البحرين إلى ثلاثة اعتراضات :

أولها : أن المشروع من المستحيل تنفيذه بسبب الظروف الطبيعية فى المنطقة التى سوف تخترقها القناة ، وأنه حتى لو أمكن تنفيذه فإنه سيتكلف نفقات باهظة لا يمكن أن تجعل من القناة مشروعاً تجارياً مربحاً ، ولذلك فإن الحكومة الإنجليزية ترى أن الدافع لتنفيذ المشروع لابد أن يكون سياسياً .

وثانيها : أن تنفيذ مشروع القناة سوف يستغرق وقتاً طويلا ، ولذلك سيؤدى إلى تأخير إتمام الخط الحديدى إن لم يعرقله نهائياً ، وهذا يضر بمصالح انجلترة المتصلة بالهند حيث أن كل ما تريده انجلترة فى مصر طريقاً سريعاً سهلا

(١) Husny : Le Canal de Sues, P 258 , Seifed-Dean England's Opposition ..., P. 34-44

آمناً للمسافرين والبضائع الخفيفة والمراسلات والأنباء بينها وبين الهند ، ويمكن توفير عامل السرعة فى هذا الطريق بمد الخط الحديدى إلى السويس ، أما عامل الأمن فإنه يتحقق ببقاء مصر على تبعيتها للدولة العثمانية .

أما ثالثها : فيقوم على أن الحكومة الإنجليزية ترى أن مشروع القناة تدفعه سياسة معادية لإنجلترة من جانب فرنسا ، ذلك أن أنصار السياسة الفرنسية يسعون جاهدين لكى يفصلوا مصر عن الإمبراطورية العثمانية لقطع طريق الاتصال السهل والسريع بين انجلترة والهند ، ومن أجل تحقيق هذه الغاية كذلك ادعت وزارة الخارجية الانجليزية أن وزارة الحرب الفرنسية قد وضعت خطة لإقامة تحصينات واسعة النطاق تحت إشراف مهندسين فرنسيين على الساحل المصرى المطل على البحر المتوسط للدفاع عن البلاد المصرية ضد أى هجوم بحرى قد يأتيها من جانب الدولة العثمانية ، وكان لتحقيق هذا الهدف أيضاً أن انشئت القناطر على النيل بدعوى استخدامها فى أعمال الرى بينما الهدف الأساسى من إقامتها - كما تقول الحكومة الإنجليزية - هو إغراق جزء من الدلتا إذا استلزمت ذلك الضرورات العسكرية ، وأنه من أجل ذلك أيضاً تؤيد فرنسا مشروع القناة حيث أنه يمكن فصل مصر عن سوريا بحفر تلك القناة العميقة ، وإيجاد ذلك الشريط من الأرض الذى يمتد بين البحر المتوسط والبحر الأحمر والذى تمتلكه شركة أجنبية .

وقد أسهبت تعليمات وزارة الخارجية الإنجليزيه إلى السفير الانجليزى فى باريس فى وصف الصعوبات الطبيعية التى تعتقد أنها تقف فى وجه تنفيذ مشروع القناة ، فذكرت أن الساحل سواء بجوار السويس على البحر الأحمر أو عند الفرما على البحر المتوسط ساحل ضحل قليل العمق لمسافة تمتد إلى ثلاثة أميال من الشاطىء ولذلك فإنه من الصعب إيجاد مجرى مائى عميق عند الساحلين وبدرجة تلائم السفن البحرية ، مع المحافظة على هذا الممر مفتوحاً على الدوام وإقامة موانى عند نهايتى القناة حيث تتطلب كل هذه الأعمال نفقات طائلة .

كما أن حفر القناة ذاتها بحيث تكفى من حيث الاتساع والعمق لمرور السفن فى الاتجاهين سوف يكون عملا باهظ التكاليف وذلك بسبب الرمال التى تتحرك نحو القناة ، وبسبب ما يتطلبه ذلك من ضرورة تطهير القناة من هذه الرمال باستمرار ولذلك

فإن الحكومه الإنجليزيه كانت ترى أنه من المشكوك فيه إمكان حفر مثل هذه القناة وجعلها مفتوحة الملاحة على الدوام مهما بذل فى سبيل ذلك من نفقات علاوة على صعوبة اقتراب السفن من كل من نهايتيها ، وأنه لو كان فى الإمكان تنفيذ القناة فإنها لا يمكن أن تكون مشروعا تجاريا مربحا على الاطلاق (١) .

وكأنما كانت الحكومة الإنجليزية ـ وهى تثير هذه الاعتراضات ـ تهدف إلى عرقلة المشروع والحيلولة دون حصوله على التأييد اللازم لخروجه إلى حيز التنفيذ سواء فى انجلتره ذاتها ، أو فى بقية الأقطار الأوروبية وفى مقدمتها فرنسا ، أو فى الدولة العثمانية ، وكان كل اعتراض من اعتراضات الحكومة الانجليزية الثلاثة يخدم وجهة نظرها فى ناحية من العالم .

فالاعتراض الأول الذى أثارته الحكومه الانجليزية وذهبت فيه إلى أن مشروع القناه يستحيل تنفيذه بسبب الظروف الطبيعيه القائمة فى منطقة البرزخ كان الهدف منه بث الخوف لدى الرأى العام سواء فى انجلتره أو فى غيرها من الأقطار الأوروبية حتى لا يقدم أحد من الأفراد أو البنوك على المساهمة فيه وبذلك يعجز (دى لسبس) عن توفر الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع فيكون مآله الفشل .

وعند ما أثارت الحكومة الإنجليزية الاعتراض الثانى الذى حاولت فيه تصوير مشروع القناة بأنه يضر بمصالح انجلتره إنما كانت تهدف من وراء ذلك إلى محاولة صرف الحكومه الفرنسية عن تأييد مشروع (دى لسبس) رغبة منها فى الإبقاء على التحالف القائم والعلاقات الودية السائدة بين انجلتره وفرنسا فى ذلك الوقت .

أما الاعتراض الثالث الخاص باحتمال انفصال مصر عن الامبراطورية

---

(١) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية F. O. 78 - 1156 F. O. to Lord Cowley No. 606, 18 th June 1855,

Merruau . L'Egypte Contemporaine. P. 153.

Rossignol · Le Canal de Suez, p 33-34,

Seifed-Dean England's Opposition.. P. 44-46

العثمانية بعد حفر القناة ، فقد أرادت الحكومة الإنجليزية من ورائه أن تبث الرعب والفزع لدى الحكومة العثمانية فتحض الباب العالى على عدم الموافقة على المشروع ما دام أن ذلك سوف يؤدى إلى الإضرار بالإمبراطورية العثمانية ويهدد كيانها .

ومع ذلك فالثابت المؤكد أن هذه الاعتراضات لم تكن هى الدافع الحقيقى الذى حرك انجلترة إلى الوقوف موقف المعارضة من مشروع القناة ، فادعاؤها بأن المشروع غير ممكن التنفيذ لأسباب طبيعية ادعاء لا يقوم على أساس مقنع ، حيث أنه قد صار من المؤكد إمكان شق قناة فى برزخ السويس بعد أن ثبت تساوى مستوى البحرين فى عام ١٨٤٧ وأكد ذلك كثير من المهندسين ؛ كما أن (دى لسبس) نفسه أعلن أنه لن يشرع فى تنفيذ المشروع إلا بعد أن يحيل المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (موجيل) على لجنة فنية من المهندسين المتخصصين فى مثل هذه المنشآت والذين سيختارون من مختلف الدول الأوروبية لاصدار قرارهم النهائى فى الموضوع ، كما أن الحكومة الإنجليزية إذا كانت غير مؤمنة بامكان تنفيذ المشروع فإنها لم تكن مرغمة على المساهمة فى تنفيذه (١) .

ولم يكن صحيحاً كذلك إدعاء الحكومة الإنجليزية بأن مشروع القناة لو نفذ سوف يعرقل مشروع الخط الحديدى الذى توليه كل اهتمامها وتعتبره المشروع الوحيد الذى يحقق مصالحها،فإن هذا الادعاء ينهار من أساسه فقد أعلن(سعيد باشا) منذ شهر مايو عام ١٨٥٥ تصميمه على اتمام الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة وهو الخط الذى كان بدأ فى عهد سلفه (عباس) ثم قرر سعيد فى نفس الوقت ومن أجل ارضاء الحكومة الإنجليزية حتى تخف حدة معارضتها لمشروع القناة أن يمد هذا الخط إلى السويس وابرم لذلك عقداً مع شركة (بريجز Briggs & Co. Mouchelet) بالبدء فوراً بمعاينة المنطقة التى سوف يخترقها الخط

(١) Seifed-Dean .. p 46

الحديدى بين القاهرة والسويس (١) .

وقد كان (دى لسبس) يأمل أن يقابل قرار الوالى بمد الخط الحديدى إلى السويس برضاء الحكومة الإنجليزية وتخليها عن معارضة مشروع القناة (٢) .

وكذلك لم يكن خوف الحكومة الإنجليزية على كيان الدولة العثمانية هو السبب الرئيسى فى معارضتها لمشروع القناة ، فقد كان السبب الأساسى لهذه المعارضة هو أن مشروع القناة يبدو مشروعاً فرنسياً ، ويحقق فكرة «نابوليونية» يتولاها دبلوماسى فرنسى يتمتع بعطف امبراطور فرنسا ورعايته (٣) ، فالحكومة الإنجليزية كانت تعتقد أن نفوذ فرنسا بعد حفر القناة سوف يزداد فى مصر زياده كبيرة فلا يلبث أن يتكون ما يشبه مستعمرة فرنسية فى المنطقة التى حول القناة وبذلك يصبح الطريق عبر مصر وهو الموصل إلى امبراطورية انجلترة الاستعمارية فى الشرق طريقاً غير آمن لوقوعه تحت سيطرة فرنسا ، وتصبح مواصلات انجلتره مع الهند مهددة بالخطر البالغ ، هذا من الناحية السياسية . أما من الناحية التجارية فقد كانت انجلترة تخشى بعد حفر القناة أن تصبح الدول الأوروبية المطلة على البحر المتوسط تتمتع بمركز أفضل مما تتمتع به انجلتره التى تفصلها عن الهند مسافات كبيرة ، وتزول السياده البحرية التى كانت لانجلترة والتفوق الذى أحرزته بحريتها فى ارتياد المحيطات ، خصوصاً وأن انجلترة كانت حتى ذلك الوقت تسيطر على طريق الرأس لا ينافسها فيه منافس وكانت امبراطوريتها فى الهند فى مأمن من أى تهديد (٤) . كما كانت تخشى أن يصير فى إمكان السفن الحربية الفرنسية

---

(١) الأوراق الأمريكيه (الميكروفيلم) Despatches from U. S. Consul's in Alex. No. 21, 9 th. May 1855

Lettre de De Lesseps a M, le Comte De Lesseps a Paris, d'Alex· le 12 mai 1855 · Lettres, journal, I. P. 195

الوثائق النمساوية — الميكروفيلم N. 830. de H. Huber a Buol. le 17 Mai 1855.

(٢) Op. Cit, T. I. P. 196

(٣) Seifed-Dean · England's Opposition, p. 47,

د.الشناوى : السخرة ص ٥ Hallberg, 133, Berteaut, p. 58·

(٤) Seifed-Dean, p. 47 Hallberg 122.

صول إلى الهند قبل السفن الإنجليزية (١) .

وهكذا نرى أن السبب الحقيقي لمعارضة انجلترة لمشروع القناة إنما هو سبب تجارى بحت يتلخص فى خوفها من وقوع الطريق إلى الهند فى يد دولة أخرى يؤكد ذلك أنه فى عام ١٨٥٦ وأثناء رحلة (دى لسبس) الثانية إلى انجلترة مؤتمر باريس دارت مباحثات بين (دى لسبس) وشخصية تمثل (بالمرستون) يمين الوزارة الإنجليزية ، وقد أعرب المتحدث باسم (بالمرستون) أنه إذا عهد انجلترة بحراسة هذا الممر المائى فإن معارضتها لمشروع القناة سوف تقف (٢) .

وثمة أمر آخر يفسر لنا حقيقة موقف انجلترة نحو المشروع ، ذلك أنه فى الوقت الذى كانت الحكومة الانجليزية تعارض فيه مشروع القناة كانت تؤيد بكل قوة مشروع إنشاء خط حديدى بين البسفور والخليج الفارسى وكانت إحدى الشركات الإنجليزية قد تعهدت بإنشائه ، وصار (بالمرستون) شديد الاهتمام بهذا المشروع واعتبره مشروعاً تجارياً محضاً ، وأعلن أنه إذا اتصلت الآستانة بغربية أوروبا بهذا الخط الحديدى فإن هذا الخط يجب أن يفضل على أى مشروع آخر (٣) .

وكان مبعث تأييد الحكومة الإنجليزية لهذا المشروع أنها لم تكن ترى فيه خطراً يتهدد امبراطوريتها الاستعمارية .

☆ ☆ ☆

رحلة (دى لسبس) الى انجلترة :

وإذ أيقن (دى لسبس) أن الحكومة الإنجليزية متمسكة بموقفها من مشروع القناة ولا تتزحزح عنه ، فقد وجد أنه من الأفضل أن يتوجه بمساعيه إلى انجلترة

---

(١) الوثائق السماوية ـ الميكروفلم No. 99 Litt. E. de Hubner a Buol. le 20 Octobre 1855.

(٢) Husny . Le Canal de Suez, P. 273, Gravier F de Lesseps, p. 23.

(٣) Husny, p. 274

ذاتها لعله يستطيع اقناع الحكومة الإنجليزية بالتخلى عن معارضتها لمشروعه أو اقناع الرأى العام الإنجليزى ورجال المال هناك بفائدة المشروع لبلادهم فتضطر الوزارة الانجليزية إلى الرضوخ لقوة الرأى العام (١) .

وقد وافق (سعيد) على رحلة (دى لسبس) إلى انجلترة بعد أن تأكد لديه أن أية محاولات تبذل لدى حكومة الآستانة فى ذلك الوقت للحصول على موافقتها على المشروع لن يكتب لها النجاح ما دامت الحكومة الإنجليزية تقف للمشروع بالمرصاد (٢) . ومن أجل ذلك غادر (دى لسبس) مصر فى أواخر مايو سنة ١٨٥٥ ووصل باريس فى أوائل يونيو ورأى أن يمضى فى باريس بعض الوقت لكى ينشر الوثائق المتصلة بالمشروع ويدعو له من ناحية ، ثم للاطمئنان إلى استمرار تأييد الحكومة الفرنسية له فى نزاعه مع السان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس من ناحية أخرى ، كما كان (دى لسبس) يرمى من وراء زيارته لباريس محاولة الوصول إلى اتفاق مع الحكومة الفرنسية بشأن الخطة التى يجب اتباعها للقضاء على الصعوبات التى يصادفها مشروع القناة بوجه عام ، والتى كان مبعثها على وجه الخصوص موقف انجلترة منه .

وبعد وصول (دى لسبس) بأيام قلائل قدم للامبراطور (نابليون الثالث) فى ٥ يونيو عام ١٨٥٥ مذكرة لكى يجرى على ضوئها تحديد التعليمات التى سوف تزود بها الحكومة الفرنسية (ثوفنيل Thouvenel) الذى عين فى ذلك الوقت سفيراً لفرنسا فى الآستانة خلفاً (لبندتى) . وفى هذه المذكرة أوضح (دى لسبس) أنه مادامت الحكومتان الفرنسية والإنجليزية قد وعدتا بعدم بذل أية مساع فى الآستانة بخصوص المشروع فعلى السفير الفرنسى أن يمتنع عن التأثير على حكومة السلطان للموافقة على المشروع كما أن من واجب السفير الإنجليزى أن يمتنع هو كذلك عن تحريضها على معارضته ، فإذا لم يشأ لورد (ستراتفورد) التمسك بهذا

(١) الوثائق النمساوية ـ الميكروفيلم No. 30 C. de Koller a Buol, le 26 Juillet 1855.

(٢) Voisin : Le Canal de Suez, T. I, p. 35

الاتفاق فإن السفير الفرنسى يصبح هو الآخر فى حل من هذا الوعد وتكون له حرية العمل من أجل تأييد المشروع (١) .

وبينما كان (دى لسبس) فى باريس وصلت فى ١٨ يونيو عام ١٨٥٥ إلى الحكومة الفرنسية أوجه اعتراض الحكومة الإنجليزية على المشروع وهى الاعتراضات الثلاثة التى سبقت الإشارة إليها (٢) ، فبادر (دى لسبس) بأن رفع فى اليوم التالى (١٩ يونيو) إلى (والوسكى) وزير الخارجية الفرنسية مشروعا للرد على هذه الاعتراضات .

وقد رد (دى لسبس) على الاعتراض الأول الذى يقول بأن المشروع يتعذر تنفيذه لأسباب فنية بأنه إذا كانت القناة يستحيل حفرها حقا لأسباب طبيعية كما تدعى الحكومة الإنجليزية فقد كان من الواجب ألا يستبد بها القلق والخوف على مصالحها ما دامت مطمئنة إلى استحالة التنفيذ من الناحية الفنية ، وأضاف (دى لسبس) إلى ذلك أن (لينان) و (موجيل) وهما مهندسا والى مصر قد أثبتا بطريقة لا تدع مجالا للشك أن بالإمكان تنفيذ المشروع فى ستة أعوام وبتكاليف تصل إلى نحو مائتى مليون فرنك وهو نصف ما تكلفه الخط الحديدى بين باريس وليون ، وإلى جانب ذلك فقد أوضح (دى لسبس) أن والى مصر أعلن أن تقرير مهندسيه سوف يوضع على بساط البحث ويعرض على لجنة من المهندسين الأوروبيين الذين سيختارون من فرنسا وهولندا وألمانيا وغيرها من الدول الأوروبية وأن قرار هؤلاء المهندسين الدوليين سيكون الأساس الذى يقوم عليه تنفيذ المشروع. وأوضح (دى لسبس) فى رده على هذا الاعتراض أن مشروع القناة سوف يكون عظيم الفائدة للمصالح التجارية والبحرية لجميع الأمم على وجه العموم وانجلترا على وجه الخصوص وأنه إذا كانت الحكومة الفرنسية تؤيد المشروع فإنها بذلك تسير على سياستها التقليدية القائمة على تأييد كل مشروع يستهدف تحسين أحوال الشعوب ويعمل على تقوية العلاقات بين الدول الأمر الذى جعل ممثل فرنسا فى مصر يؤيد مشروع السكة الحديد رغم أن الهدف الأول منه كان خدمة المصالح الإنجليزية .

---

(١) Ibid.

(٢) أنظر ص ٢٧٤-٢٧٥

وأما فيما يختص بالاعتراض الثانى الذى عبرت فيه الحكومة الإنجليزية عن خوفها من عدم تنفيذ الخط الحديدى ، ثم قالت إنها لا تريد التطلع إلى مصر ولكنها تبغى الحصول على طريق سريع مأمون للمسافرين والبضائع الخفيفة والأنباء والبريد ، فقد أجاب (دى لسبس) على هذا الاعتراض بقوله إن أهمية مصر لانجلترة إنما هى متمثلة فى توفير مرور سهل مأمون إلى الهند ، وأن فرنسا هى الأخرى شأنها فى ذلك شأن انجلترة لا يهمها الحصول على أى نوع من السيطرة على مصر . وأعرب (دى لسبس) عن تخوفه من أنه إذا طرح مشروعا القناة والخط الحديدى التنفيذ أن تكون لمشروع الخط الحديدى الأفضلية على مشروع القناة ، كما أوضح (دى لسبس) أنه لا مبرر لمخاوف انجلترة من تعطيل مشروع الخط الحديدى حيث أن الوالى قد قرر أن يمد الخط الحديدى إلى السويس ، وأن القنصل الإنجليزى فى مصر اغتبط لذلك ، كما أن القنصل الفرنسى هنأ الوالى على هذه الخطوة .

وأنكر (دى لسبس) أن مشروع القناة يقوم على سياسة معادية لانجلترة كما كانت تدعى فى اعتراضها الثالث وقال إنه لو كان الأمر كذلك لرفضته الحكومة الفرنسية . وأعرب (دى لسبس) فى ختام مذكرته عن اعتقاده بأن الرأى العام الإنجليزى لا يشارك حكومته فيما تذهب إليه من الاقتصار على الخط الحديدى واستخدامه لنقل المسافرين والبريد فحسب باعتباره الوسيلة الوحيدة لتقصير المسافة بينها وبين الهند (١) .

وبعد أن أمضى (دى لسبس) فى باريس نحو إسبوعين ولى وجهه شطر انجلترة ، وقد مهد لرحلته إلى انجلترة بأن عهد إلى مراسل جريدة التيمس فى باريس ويدعى (اوميجر O'Meagher) — وكان يرتبط (بدى لسبس) برابطة الصداقة منذ كان (دى لسبس) يمثل بلاده فى مدريد — بأن يبعث إلى مدير الجريدة فى لندن يوصيه بالمشروع وصاحبه وهو فى طريقه إلى لندن . وقد حاول المراسل بناء على طلب (دى لسبس) أن يزيل من الأذهان ما علق بها بخصوص مشروع القناة ، فأكد أن امتياز حفر القناة لم يمنح لشخص فرنسى وإنما لمجموعة من

---

(١) Projet de Reponse a une note Anglaise, remise a M. le Comte Walweski, ministre des Affaires Etrangeres, sur sa demande : De Lesseps : Souvenirs... T II, p. 233-243

المساهمين الذين ينتمون إلى جميع الدول بما فيها انجلترة التى يؤمل (دى لسبس) أن تساهم بأربعين مليون فرنك فى شركة القناة بينما تنوى فرنسا المساهمة بثلاثين مليونا ، كما أشار المراسل إلى أنه بفضل جهود (دى لسبس) قرر (سعيد) مد الخط الحديدى من القاهرة إلى السويس وهو الخط الذى تؤيده انجلتره .

وأعرب المراسل عن أمله فى أن يحصل (دى لسبس) على تأييد رجال المال والسياسة فى انجلتره لمشروعه « الذى يعتبر ذا فائدة عالمية طالما لا تسيره نزعات قومية من أية دولة ، وطالما يبدو جلياً أن مصالح انجلتره لن تتأثر بشق برزخ السويس بل سوف تتوفر لها مزايا أكثر مما يتوفر لأية دولة أخرى » .

وأعلن مراسل(التيمس) كذلك أنه لا مبرر لما قد يساور الحكومة الإنجليزية من مخاوف إذا قامت الحرب بين انجلتره وفرنسا وأتيحت الفرصة خلالها لفرنسا — بعد حفر القناة — حتى تمضى على انجلتره فى بحار الهند « فليست هناك دولة تستطيع مهاجمة انجلتره فى تلك الجهات النائية حيث تمتلك انجلتره على الطريق المباشر إلى الهند كلا من جبل طارق ومالطة وعدن فى حين أن من يسيطر على عدن فى استطاعته أن يضع البحر الأحمر تحت رحمته أى يغلق هذا البحر ويفتحه متى يشاء (١) » .

وقد وصل (دى لسبس) إلى لندن فى أواخر يونيو عام ١٨٥٥ وكان يحمل إلى السفير الفرنسى هناك (دى برسينى De Persigny) تعليمات من حكومته اشترك (دى لسبس) فى إعدادها للرد على ما تثيره الحكومة الإنجليزية من اعتراضات وتتضمن هذه التعليمات أن يوضح السفير للحكومة الإنجليزية أن مشروع القناة ليس من إملاء سياسة معادية لانجلتره ، وأن التحصينات المقامة على ساحل الاسكندرية لم تعد خططها فى وزارة الحرب الفرنسية وليس الهدف منها حماية مصر من أى هجوم عثمانى ، وأن القناطر لم تنشأ باعتبارها وسيلة للدفاع ولكن لاستخدامها فى الرى وأنه لا داعى لأن تخشى الدولة العثمانية ما قد يترتب على حفر القناة بالنسبة لها حيث أن شق القناة سوف يؤدى إلى تدعيم قوتها لأنها سوف تسهل المواصلات مع الأماكن المقدسة فى بلاد العرب وهى مصدر نفوذ

---

(١) De Lesseps : Lettres journal .. T. I. p. 199-201.

السلطان فى العالم الإسلامى ، وأنه ليس هناك ما يبرر الخوف من انتقال حاليات أوروبية إلى مصر حيث لا يقوى على العمل فى هذه البلاد إلا المصريون وحدهم ، وأخيراً فإن صفة العالمية التى اسبغت على المشروع والتى أكدها والى مصر فى جميع تعليماته سوف توفر لانجلتره وغيرها من الدول الضمانات المطلوبة فيما يختص بحرية المرور فى هذا الطريق المائى .

أما فيما يختص بعلاقات التبعية بين والى مصر والسلطان العثمانى ، فإن الحكومة الفرنسية تعلن دائماً أنها متفقة مع وجهة نظر الحكومة الإنجليزية فى وجوب الإبقاء على الوضع كما حددته المعاهدات : « وإن الأمير الحاكم فى مصر الآن لا يالو جهداً فى إظهار دلائل إخلاصه للسلطان فقدمت مصر مساعدات عظيمة من الأموال والفرق العسكرية، ولقد بلغ عدد الجنود الذين أرسلتهم مصر منذ بدء حرب القرم نحو ٤٢ ألف جندى ، كما أن الأسطول المصرى موجود فى البحر الأسود ، ومن المعروف لدى الجميع أن القوات المصرية ساهمت فى الدفاع عن (سلستريا Silistria) و (يوباتوريا Eupatoria) »[(١)] .

وبمجرد وصول (دى لسبس) إلى لندن سعى لمقابلة لورد (بالمرستون) رئيس الوزارة الإنجليزية ، وكان لورد (بالمرستون) يمثل السياسى الإنجليزى أصدق تمثيل ، فهو يؤمن بتفوق انجلتره ، ويضع نصب عينيه خدمة مصالحها قبل كل شىء ، وهو من أكبر دعاة الامبراطورية والمنادين بضرورة حماية مواصلاتها ، وقد كان (بالمرستون) وزيراً للحربية الإنجليزية على عهد (نابليون) وعلى الرغم من مضى نحو نصف قرن إلا أنه كان لا يزال يشعر بعدم الثقة فى فرنسا أو الاطمئنان إلى نواياها، رغم أن الدولتين كانتا فى ذلك الوقت حليفتين تقفان جنباً إلى جنب مع الدولة العثمانية فى حرب القرم ضد روسيا[(٢)] .

وعندما طلب (دى لسبس) من (بالمرستون) أن يبدى رأيه صراحة فى المشروع ردد هذا نفس الاعتراضات التى سلمت للحكومة الفرنسية فى ١٨ يونيو،

---

(١) De Lesseps : Souvenirs...... T. II. p. 244-246, Voisin.. T. I. p. 45.

(٢) Sammarco ; Precis... T. IV, p. 89 ;
دكتور محمد مصطفى صفوت : انجلتره وقناة السويس ص ٢٣

كما أعرب عن خوفه من أن تنقلب علاقات انجلترة التجارية والبحرية رأساً على عقب نتيجة حفر القناة وفتحها لمرور سفن جميع الدول فتفقد انجلترة جميع الامتيازات التي كانت تتمتع بها ، كما عبر عن مخاوفه من عدم استقرار الأمور في فرنسا في المستقبل ، فمع أنه كان يثق في الامبراطور (نابليون الثالث) ويطمئن إلى موقفه إلا أنه كان يخشى ألا تستمر هذه الأحوال بعده (١) .

وفي ٢٨ يونيو عام ١٨٥٥ اجتمع (دى لسبس) بلورد (كلارندون) وزير خارجية انجلترة ، وقد حاول (دى لسبس) أن يوضح (لكلارندون) أن المشروع غير مرتبط بدولة معينة ولا يخدم مصالح دولة بذاتها ، وأنه يمكن التمهيد ، وأن المختصين ستتاح لهم فرصة لإبداء الرأى فيه وأن الخط الحديدى قد تقرر مده إلى السويس إرضاء لمصالح انجلترة ، وحاول (دى لسبس) أن يصور مشروع القناة للورد (كلارندون) باعتباره من الاصلاحات التي يمكن أن تفيد في انعاش الامبراطورية العثمانية وتحسين أحوالها .

إلا أن مقابلة (دى لسبس) (لكلارندون) لم تأت بنتيجة أفضل من نتيجة مقابلته (للورد بالمرستون) حيث لم يقتنع لورد (كلارندون) بما ساقه (دى لسبس) من حجج بل أنه حاول أن يفند جميع أقوال (دى لسبس) ليخلص من ذلك إلى أن مشروع القناة ليس في مصلحة الدولة العثمانية ولا في صالح انجلترة .

فيما يختص بالدولة العثمانية بين وزير خارجية انجلترة (لدى لسبس) أن مشروع القناة لا يعتبر من الاصلاحات التي تحتاج إلى مثلها الدولة العثمانية لتحسين أحوالها حيث أنه سيتكلف أموالا طائلة يمكن انفاقها في انجاز مشروعات أخرى عديدة في ولايات الدولة التي هي في أمس الحاجة إلى أنواع أخرى من المشروعات مثل الطرق والموانى والسكك الحديدية وليس لمشروعات من طراز مشروع قناة السويس .

وأبدى (كلارندون) تعجبه من إصرار (دى لسبس) على القول بأن انجلترة سوف تفيد من القناة أكثر من أى دولة أخرى بدعوى أنها تملك أسطولا يفوق

---

(١) De Lesseps Lettres journal .. p I p. 222-223, Hoskins · British Routes to India, p. 314.

أساطيل الدول الأخرى مجتمعة ، ويذهب وزير الخارجية الإنجليزية إلى حد القول بأنه إذا كانت انجلتره ترفض المشروع رغم أنها - كما يقول (دى لسبس) - هى الدولة التى سوف تفيد منه أكثر من غيرها فلماذا يصر (دى لسبس) على التمسك بالمشروع إذا كانت انجلتره زاهدة فى تنفيذه ؟

وأوضح (كلارندون) (لدى لسبس) أن فرنسا ليس لها مصالح تجارية فى الهند ومن ثم فلابد أن يكون لها هدف سياسى من وراء المشروع وهو — على حد قول (كلارندون) — فصل مصر عن الإمبراطورية العثمانية وأنه من أجل ذلك قد حصنت سواحل مصر الشمالية لمواجهة أى هجوم يجرى عليها من جانب انجلترة أو الدولة العثمانية وأنه إذا عجزت القوات المصرية عن توفير الجنود اللازمين للحصون فإن القوات الفرنسية تستطيع أن تقوم بهذه المهمة . « فإن شق قناة اتساعها ثلاث مائة قدم وعمقها ٢٨ قدما تحيط بضفتيها التحصينات وتحتل السفن الحربية مراكز (مواقع) تستطيع أن تقف فى وجه أى جيش قادم من سوريا ويمكن أن تصبح مصر خاضعة لفرنسا بمجرد الانتهاء من حفر هذه القناة » . كما أبدى (كلارندون) مخاوفه من أنه بعد حفر القناة وبمجرد قيام حرب بين انجلترة وفرنسا تستطيع فرنسا أن تستولى على منفذى القناة ثم توجه حملة فرنسية تستولى على عدن وجزر موريشيوس وتنزل الأضرار بالتجارة الإنجليزية « وعدن لا تقوى إلا على مقاومة الأعراب فقط » ، ولذلك فقد اعتبر (كلارندون) أن تأييد انجلترة لشق قناة فى برزخ السويس إنما هو بالنسبة لها عمل انتحارى (١) .

وختم (كلارندون) حديثه مع (دى لسبس) بأن سياسة حكومته التقليدية تقوم على معارضة فكرة حفر قناة وأنه لا يزال متمسكا برأيه فى معارضة المشروع (٢).

---

(١) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية F.O. No. 671 F.O. to Lord Cowley 18th. July 1855, Seifed-Dean England's Opposition p. 48.

(٢) De Lesseps · Lettres, journal... T I. p. 231-232 (Lettre : a M. le Comte De Lesseps, a Paris, de Londres, le 30 Juin 1855), Hoskins, p. 314.

ورغم أن (دى لسبس) أخفق فى إقناع المسئولين فى الحكومة الإنجليزية بالتخلى عن معارضتهم لمشروع القناة ، فقد وجه مساعيه شطر الرأى العام الإنجليزى عله يستطيع إقناعه بفائدة القناة وبالتالى تأييدها ، فتضطر الحكومة الإنجليزية بعد ذلك إلى الرضوخ للرأى العام . وقد بدأ (دى لسبس) جهوده فى هذا السبيل باجتذاب المهندس الإنجليزى (رندل Rendel) بعد أن أقنعه بأهمية شق قناة فى برزخ السويس وفائدتها لمصالح بلاده ، وقد وافق (رندل) على أن ينضم إلى اللجنة الدولية التى سيعهد إليها بحث المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (موجيل) لمعرفة مدى إمكان تنفيذ المشروع .

ولا شك أن هدف (دى لسبس) من الاتفاق مع (رندل) وضمه إلى اللجنة الدولية هو محاولة التأثير فى الرأى العام الإنجليزى وإقناعه بأنه ليس ثمة خطر أو تضليل بخصوص إمكان تنفيذ مشروع القناة ما دام مثل هذا المهندس الإنجليزى المشهور قد انضم إلى اللجنة التى سيعهد إليها ببحث المشروع فنياً .

ومن أجل إقناع الرأى العام الإنجليزى بالمشروع وإعطائه بيانات وافية عنه ، نشر (دى لسبس) فى يوليو ١٨٥٥ نشرة بالإنجليزية بعنوان « مسألة برزخ السويس أمام الرأى العام فى انجلترة (١) » . ودعمها بعدد من الوثائق ضمنها آراء الكتاب الإنجليز الذين كتبوا عن مشروع القناة . وقد أرسل (دى لسبس) هذه النشرة إلى أعضاء مجلسى البرلمان ودور الصحف والمحلات وشركة الهند والتجار وأصحاب السفن الذين يقومون بنشاط تجارى مع استراليا وسنغافورة والهند ، وأصحاب المصانع فى مانشستر وأصحاب مناجم الحديد وشركة شبه الجزيرة والشرق (P. & O.) ومديرى البنوك والغرف التجارية وغيرهم .

وفى هذه النشرة قدم (دى لسبس) عرضا مختصراً للحوادث التى سبقت منحه الامتياز ، ثم رحلته الكشفية فى البرزخ والمشروع التمهيدى الذى وضعه

---

(١) "The Isthmus of Suez Question, submitted to the Public Opinion of England"

مهندسا الوالى وما قرراه بخصوص إمكان حفر قناة مباشرة بين السويس والفرما بنصف تكاليف الخط الحديدى بين لندن ويورك أو بين باريس وليون .

ثم تحدث عن رحلته إلى الآستانة وأكد أن حكومة الباب العالى تؤيد المشروع وأن الصدر الأعظم حمله رسالة إلى والى مصر أقر فيها بأن حفر قناة فى برزخ السويس يعتبر من المشروعات ذات الفائدة العظيمة والأهمية الكبرى.

وأوضح (دى لسبس) أنه جاء إلى أوروبا لإثارة انتباه الرأى العام فى الأقطار الأوروبية المختلفة وإعداد وسائل تنفيذ المشروع على أساس أنه مشروع عالمى ويستهدف إرضاء مصالح جميع الدول كما ذكر أن الوالى سوف يضع مشروع مهندسيه بين أيدى مجموعة من كبار المهندسين الذين يختارون من الدول الكبرى لاتخاذ قرار فى المشروع يكون أساساً للتنفيذ .

ثم بين (دى لسبس) هدفه من الحضور إلى انجلتره ، بأنه لما كان من المنتظر أن تصبح انجلتره أكثر الدول استفادة من القناة ، فقد صار من الضرورى التأكد من حقيقة شعور الرأى العام بها بخصوص المشروع ثم تزويده بالبيانات التى من شأنها توضيح جوانب المشروع المختلفة فى الأذهان .

ثم أخذ (دى لسبس) فى مناقشة الاعتراضات التى وجهتها انجلتره للمشروع ونشر بعضها فى جريدة التيمس فى ١٣ يونيو ١٨٥٥ وهى لا تخرج عما سبق أن ذكره لأعضاء الحكومة الإنجليزية أو ما جاء فى مذكرته التى أعدها لترد بها وزارة الخارجية الفرنسية على الحكومة الإنجليزية . وإلى جانب ذلك فقد حاول (دى لسبس) تهدئة المخاوف التى كانت تشعر بها انجلتره من تجميع العمال الأوروبيين وبخاصة الفرنسيين فى منطقة القناة فبين (دى لسبس) أن الشركة العالمية لن تلجأ إلى استخدام عمال من دولة دون أخرى ، بل إن الشركة لن تجد مبرراً لاستخدام عمال من الأجانب عموما حيث أنه من الأفضل استخدام عمال من المصريين .

كما حاول تهدئة مخاوف الإنجليز من أن تصبح دول البحر المتوسط خطراً يتهدد أملاكهم فى الهند بعد شق القناة ، فذكر أنه إذا كان ثمة تهديد لممتلكات

انجلترة فى الهند فإن هذا التهديد سوف يأتى - إذا حصل - من جانب روسيا براً ومن ناحية الولايات المتحدة الأمريكية بحراً ، وفى كلتا الحالتين ستكون القناة ضرورية لانجلترة لتأمين ممتلكاتها . وقد أرفق (دى لسبس) بالنشرة عدداً من الملاحق منها مذكرته إلى الوالى فى ١٥ نوفمبر والامتياز الأول والمشروع التمهيدى ثم رأى المهندسين الإنجليزيين (أندرسون) و (فتش) (١) .

وقد استطاع (دى لسبس) بفضل هذه الدعاية أن يجتذب إلى تأييده عدداً من الشخصيات الهامة فى ميادين السياسة والعلوم والصناعة والتجارة فى انجلترة(٢).

وفى أحاديث (دى لسبس) مع هؤلاء أعرب جميعهم عن اعتقادهم بأن أى مشروع يعود بالفائدة على العالم أجمع لا يمكن أن تتخلف انجلترة عن تأييده وأنه إذا ثبت أن من الممكن تنفيذ مشروع القناة فإن انجلترة سوف تسرع قطعاً إلى تأييده (٣) .

---

(١) كان (جيمس فتش J. Wetch) من ضباط البحرية البريطانية وكان قد نشر فى عام ١٨٤٣/١٨٤٤ مذكرة اقترح فيها توصيل البحرين المتوسط والأحمر بطريق مباشر : Ritt Hist. de l' Isthme de Suez, p. 49, Mazuel L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 317.

(٢) وكان من بين هؤلاء دوق (نورثمبرلاند Northumberland) وسير (ادوار اليس Ed. Elice) وسير (ريتشارد جاردنر R. Gardener) وهما من أعضاء البرلمان الانجليزى و (رندل) من أكبر مهندسى المنشآت المائية فى انجلترة ، و (شارل مانبى Ch. Manby) سكرتير معهد الهندسة المدنية و (ريف Reeve) السكرتير بمجلس الملك الخاص و (ولسون Wilson) سكرتير الخزانة و (موريس Morris) مدير جريدة التيمس و (أوليفانت O'liphant) أحد مديرى شركة الهند ، و (جيمس فتش J. Wetch) سكرتير الاميرالية و (بانيتزى Pannizzi) الأمين بمكتبة المتحف البريطانى و (توماس هانكى Th. Hanky) محافظ أحد البنوك و (باولز Powles) و (اندرسون) و (ويلكوكس Wilcox) و (زولتا Zulueta) من مديرى شركة شبه الجزيرة (P & O.) و (توماس ولسون) صاحب مشروع حفر القناة من الدانوب إلى البحر الأسود وكثير من أعضاء البعثات الدبلوماسية .

(٣) Note a l'Empereur a Paris, de Londres, le 4 Juillet 1855 Lettres, journal . T. I, p. 235-236.

وكان (دى لسبس) بناء على نصيحة امبراطورة فرنسا[١] قد اتصل بشركة الهند الشرقية وشركة (P & O.) فكان بفضل مساعيه والدعاية التى قام بها من أجل مشروع القناة ، أن أعلنت شركة شبه الجزيرة والشرق (P. & O.) اعترافها بأهمية النتائج التى يمكن أن تترتب على توصيل البحرين الأحمر والمتوسط بقناة ملاحية ، وأنه إذا قدر لهذا المشروع أن يتحقق فإن الشركة سوف تفيد كثيراً من النتائج التى سوف تترتب عليه بالنسبة لتجارة العالم أجمع وأعلنت ترحيبها بإحياء تلك الفكرة العظيمة التى نادى بها من قبل رجال ذوو خبرة من طراز (أندرسون)[٢] .

أما شركة الهند فقد أعلن مجلس إدارتها اقتناعه بأهمية مشروع شق قناة فى برزخ السويس واهتمام المجلس بنجاح هذا المشروع وكل مشروع مماثل يهدف إلى تسهيل سبيل الاتصال بين انجلترا والهند[٣] .

ولقد نشرت التيمس فى ٦ أغسطس فى صفحتها التجارية (باب التجارة) تحليلا للنشرة (دى لسبس) اختتمتها بقولها « فليتأكد مسيو (دى لسبس) من أن الإيمان بالفوائد التى سوف تعود على انجلترا من وراء تسهيل التبادل التجارى بين مختلف جهات العالم سوف يجعل المشروع يحظى بتأييد الجميع[٤] » .

٭ ٭ ٭

ورغم التأييد الذى لقيه (دى لسبس) لمشروعه من الهيئات غير الحكومية والأفراد الذين اتصل بهم فى انجلترا ، فقد ظلت الحكومة الإنجليزية متمسكة بمعارضتها للمشروع تحاول جاهدة أن تحول دون خروجه إلى حيز التنفيذ .

ولما كانت حرب القرم مازالت دائرة الرحى فقد كانت الحكومتان الإنجليزية

---

(١) Voisin Le Canal de Suez, T. I. p. 19.

(٢) أنظر الفصل الرابع .

(٣) De Lesseps : Souvenirs... T. II, p. 277-278 ,
Desplaces : Le Canal de Suez, p. 44-47

(٤) De Lesseps : Op. Cit, p. 250-251.

والفرنسية غير راغبتين فى الاقدام على عمل قد يؤدى إلى فصم عرى التحالف القائم بينهما ، ولذلك فإنه عندما ذهب كونت (برسينى De persigny) سفير فرنسا فى لندن فى زيارة إلى باريس وقابل الامبراطور عرض على مسامعه الأسباب التى كانت تستند إليها الحكومة الإنجليزية فى معارضة مشروع القناة ورغم أن امبراطور فرنسا كان يؤيد المشروع إلا أنه عبر للسفير عن عدم رغبته فى تأييده ضد رغبات حليفته ، وأعلن — كما يقول سفير انجلترة فى باريس — عن استعداده للامتناع عن التدخل بعد ذلك ، إلا أنه كان يريد أن يتم ذلك بطريقة لاتشعر الدولة العثمانية بأن النفوذ الانجليزى قد تفوق على النفوذ الفرنسى ، وكان الامبراطور راغباً فى إنهاء الموضوع واعتباره كأن لم يكن — (Non-Avenue) [1] .

وقد أعربت وزارة الخارجية الإنجليزية عن ارتياحها لهذا التصريح الذى أعلنه امبراطور فرنسا واعتبرته دليلا على ازدياد العلاقات الطيبة وثوقاً بين البلدين [2] .

وبعد عودة سفير فرنسا فى انجلترة إلى مقر عمله فى لندن أكد لوزير الخارجية الإنجليزية تصريح امبراطور فرنسا بخصوص مشروع القناة ، مما حدا بوزير الخارجية الإنجليزية أن يطلب فى ٧ يوليو من سفير انجلترة فى باريس أن يرفع إلى الامبراطور شكر حكومة جلالة الملكة [3] .

إلا أن وزارة الخارجية الإنجليزية أسرعت فطلبت من سفيرها فى (باريس) (لورد كاولى) فى ٨ ثم فى ٩ يوليو عدم ابلاغ شكرها إلى الامبراطور حتى تصله تعليمات أخرى . والسبب فى ذلك [4] أن الكونت (برسينى) سفير فرنسا

---

(١) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية F.O. 78-1156 (Confidential), From Lord Cowley to Lord Clarendon, No. 835, 30th. June 1855, Paris

(٢) F.O. No. 686. F.O to Lord Cowley, 2nd July 1855

(٣) Ibid, No. 715 F.O. to Lord Cowley, 7th July 1855

(٤) F.O. 78-1156 F.O. to Lord Cowley, No. 718 9th July 1855.

فى لندن عاد فأبلغ وزير الخارجية الإنجليزية أن ما أبلغه إلى الحكومة الإنجليزية إنما يعبر عن رأى امبراطور فرنسا الشخصى وهو يختلف عن رأى الحكومة الفرنسية وعلى الأخص وزير خارجيتها (والوسكى) الذى لم يكن يميل إلى الاستجابة إلى ما اقترحه لورد (كلارندون) على السفير الفرنسى فى لندن من ضرورة قيام وزارة الخارجية الفرنسية بابلاغ ممثلها فى الآستانة بالامتناع عن التدخل لدى سلطات الآستانة لتأييد المشروع (١)

وبينما كان (دى لسبس) فى انجلتره يبذل مساعيه لإقناع الحكومة الإنجليزية بالتخلى عن معارضة مشروع القناة، ومحاولة كسب تأييد الرأى العام الانجليزى المشروع كان (سعيد باشا) مستمراً فى مساعيه لإقناع حكومة الباب العالى بإصدار موافقتها على المشروع، فأوفد فى يوليو عام ١٨٥٥ (ابراهيم أدهم) وزير خارجيته إلى الآستانة، وقد فهم (أدهم باشا) من حديث له مع الصدر الأعظم أن الحكومة العثمانية لا اعتراض لها على المشروع فى حد ذاته حيث اعترفت بأن له منافع جمة وأن اضطرارها إلى اتخاذ قرار فى شأنه يرجع إلى حرج مركزها تجاه انجلتره وفرنسا.

كما ذكر (رشيد باشا) الصدر الأعظم السابق (لأدهم باشا) أنه إذا نجح (دى لسبس) فى جذب الرأى العام الإنجليزى لتأييد المشروع فقد تضطر الحكومة الإنجليزية إلى تعديل موقفها تحت ضغط الرأى العام (٢).

ومع ذلك، استمرت انجلتره تعارض المشروع ولا تتزحزح عن موقفها ولم تفلح محاولات (دى لسبس) لاقناعها بالتخلى عن موقفها، فغادر انجلتره ليخطو خطوة أخرى من أجل تنفيذ المشروع، حيث اعتزم تكوين لجنة من المهندسين المتخصصين فى الأعمال المائية لبحث المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (موجيل)، كما أنه كان يريد العودة إلى مصر بسرعة خشية ضعف (سعيد)

---

(١) Ibid, No. 761, F.O. to Lord Cowley, 18th July 1855

(١) الأوراق التركية — المحفظة رقم ١٣٠ عابدين متفرقات ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ١٢ ذى القعدة ١٢٧١ هـ (٢٧ يوليو ١٨٥٥).

أمام المعارضة الإنجليزيه التي كان (بروس) مستمراً فيها ، حتى لقد ذكر (دى لسبس) أن هده المعارضة أقصت مضجع (سعيد) وجعلته متبرماً ضيق الصدر حتى لقد أعلن أنه لم يكن حكيما عندما منح الامتياز إلى صديق فرنسى (١) . والحقيقة أنه قد صح ماتوقعه السان سيمونيون عقب صدور الامتياز الأول ، وهم الذين اعتبروا أن منح الامتياز لشخص واحد فرنسى سوف يجعل المشروع يبدو سياسياً أكثر منه تجارياً وبالتالى سوف يثير معارضة الحكومة الانجليزية ، تلك المعارضة التى كانت تمثل عقبة كأداء فى وجه تنفيذ المشروع ، ولو أن هده المعارضة كانت من جانب رجال الحكومة الانجليزية وحدها فى حين كان رجال المال والأعمال فى انجلترة يحبذون المشروع (٢) .

---

(١) Bridier : Une Famille Francaise Les De Lesseps, p 349

(٢) الوثائق النمساوية (الميكروفيلم) No 99 Litt. E' de Hubner a Buol, le 20 Octobre 1855.

الفصل الحادى عشر

اللجنة الدولية

تكوين اللجنة الدولية :

كانت معارضة الحكومة الإنجليزية لمشروع القناة تقوم - كما رأينا - على أساس أنه مشروع لا يمكن تنفيذه لأسباب فنية وصعوبات طبيعية ، وكانت بهذه الحجة تحاول أن تبدر الشك والخوف فى نفوس أصحاب رءوس الأموال حتى تحول بينهم وبين المساهمة فى تنفيذه ، وبذلك يعجز (دى لسبس) عن تدبير المال اللازم فيكون مآله ومآل مشروعه الاخفاق . ولذلك ، ولكى يقنع (دى لسبس) الرأى العام العالمى وأصحاب رءوس الأموال بأن مشروع القناة ليس من المتعذر تنفيذه ولا تعترضه صعوبات فنية رأى أنه لا يكفى الاستناد إلى رأى (لينان) و (موجيل) وهما مهندسا والى مصر ، بل وجد أن من الأفضل الحصول على تأييد عدد من الخبراء العالميين المتخصصين فى الأعمال المائية والمنتمين إلى عدة دول أوروبية من بينها انجلترة ذاتها ، وذلك حتى يكون رأى اللجنة التى تتكون من هؤلاء الخبراء موضع ثقة الناس ، فيقضى على محاولات الحكومة الإنجليزية للتشكيك فى إمكان تنفيذ المشروع . وقد أبدى (دى لسبس) رأيه فى ضرورة تشكيل هذه اللجنة الدولية منذ ٣٠ أبريل عام ١٨٥٥ حينما أعرب - فى مذكرته التى رفعها للوالى فى هذا التاريخ - عن اعتقاده بضرورة تكوين لجنة من المهندسين المشهورين بأعمالهم ومنشآتهم المائية يجرى اختيارهم من انجلترة وفرنسا وألمانيا وهولندة حتى تبدى هذه رأيها فى مشروع القناة كما حدده مهندسا الوالى فى مشروعهما التمهيدى ، وتدخل عليه التعديلات التى قد تراها والملاحظات التى تعن لها ، على أن تتاح لهذه اللجنة فرصة زيارة البرزخ إذا وجدت ثمة ضرورة لذلك قبل أن تصدر رأيها فى الموضوع[1] .

---

(١) الأوراق التركية بدار الوثائق التاريخية - ٤ - ١٥ - ١ وثيقة رقم ٣٤ صورة ترجمة التقرير الذى رفعه المسيو (فردنان دى لسبس) إلى (محمد سعيد باشا) بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٧١ (٣٠ أبريل ١٨٥٥) .

ولعل اهتمام (دى لسبس) بتكوين هذه اللجنة يرجع كذلك إلى رغبته فى الانفصال فنيا عن السان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس ، التى كانت قد احتلت مكانتها العظيمة ونالت شهرتها فى أوروبا لما قامت به من بحوث متصلة بمشروع توصيل البحرين ، ولم يكن (دى لسبس) خبيراً بمثل هذه المسائل ، ولم يكن يستند فنيا إلا إلى معونة (لينان) و (موجيل) ، ولذلك أراد أن يحيط نفسه بهيئة فنية تشد أزره وتدعم مركزه فى الأوساط الأوروبية الدبلوماسية والمالية حتى لا ترجح كفة جمعية الدراسات فى النزاع الذى كان قد بدأ يقوم بينه وبينها منذ أن اتضحت نواياه فى الانشقاق عنها ، وبذلك يضمن إبعاد هؤلاء نهائيا عن مشاركته فى تنفيذ المشروع .

وقد شرع (دى لسبس) فى تكوين اللجنة الدولية منذ كان فى انجلترة يبذل مساعيه لإقناع حكومتها بالتخلى عن معارضتها للمشروع ، إذ وجه فى ٣ أغسطس ١٨٥٥ دعوة إلى المهندس الإنجليزى (رندل Rendel) — وهو من أكبر مهندسى انجلترة فى أعمال ومنشآت الموانى — ليكون عضوا بلجنة المهندسين الأوروبيين التى ستقوم ببحث المشروع التمهيدى ووعده (دى لسبس) بأن يضعه ضمن قائمة الأعضاء المؤسسين فى شركة القناة ، فيصير له الحق فى اقتسام ١٠٪ من الأرباح مع بقية الأعضاء خلال مدة الامتياز الأول[١] ، إلا أن (رندل) طلب الاجتماع أولا (بلينان) و (موجيل) لكى يناقش معهما المشروع قبل أن يبت برأى فى مسألة انضمامه إلى اللجنة ، ولذلك فقد بعث (دى لسبس) إلى الوالى فى ٩ أغسطس ١٨٥٥ يطلب منه ايفاد (لينان) و(موجيل) إلى أوروبا للاجتماع (برندل) قبل أن تعقد اللجنة الدولية اجتماعها المزمع عقده فى باريس فى أواخر أكتوبر ١٨٥٥[٢] .

وتابع (دى لسبس) مساعيه من أجل تشكيل اللجنة الدولية فطلب من بعض الحكومات الأوروبية اختيار من يمثل مصالحها فى اللجنة ، فبعث إلى الوزير

---

(١) De Lesseps Lettres, Journal . . T. I p 246,

(٢) Ibid, p. 248-249.

النمسوى البارون (دى بروك) لكي يختار المهندس الذى يرى فيه الكفاءة والمقدرة على تمثيل مصالح النمسا وموانى بحر الأدرياتيك فى اللجنة الدولية ،وقد وقع اختيار (دى بروك) على المهندس النمسوى (نجريللى) مدير المنشآت العامة، وهو مهندس على قدر كبير من الكفاءة ، وقد عرفنا أنه شارك مشاركة فعالة فى نشاط جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٧ حينما كلفت بعثة الشعبة (النمسوية) بدراسة ساحل الخليج البيلوزى(١) .

وقد عينت خمس دول أخرى — غير النمسا — ممثليها فى اللجنة ، وهى فرنسا وأسبانيا وبيدمنت وهولنده وبروسيا وبذلك تكون حكومات هذه الدول هى التى اختارت لها ممثلين فى اللجنة وامتنعت الحكومة الإنجليزية وحدها عن الاستجابة لمطلب (دى لسبس) فاختار (دى لسبس) بنفسه المهندسين الإنجليز الذين ينضمون إلى اللجنة(٢) . وبذلك صارت اللجنة الدولية تمثل سبع دول أوروبية : فرنسا ويمثلها (رينو Renaud) المفتش العام للطرق والكبارى والمدير السابق لمنشآت ميناء الهافر ، و (ليبسو Lieussou) من المهندسين البحريين ، والأميرال (ريجو دى جنونى Rigault de Genouilly) والكابتن (جوريه Jaurès) من البحرية الفرنسية ، أما انجلترة فكان يمثلها المهندسون (رندل) ، و (ما كلين Mac Clean) و (تشارلز مانبى Charles Manby) والكابتن (هاريس Capt. Harris) وهو من رجال البحرية وكان قد قام بسبعين رحلة بحرية بين السويس والهند ، ويمثل النمسا المهندس (نجريللى) ، ويمثل أسبانيا المهندس (مونتسينو Montesino) المدير العام للأشغال العامة ، ويمثل بيدمنت المهندس (باليوكابا paleocapa) وزير الأشغال العمومية فى تورين ، ويمثل هولنده المهندس (كونراد Conrad) مفتش السدود المائية

---

(١) Lettre a M. le Baron de Bruck, a Vienne, La Chenaie, le 28 Octobre 1855 Souvenirs-T-II, p. 292; Lettre de De Lesseps a l'Editeur du Times, a Londres, paris 20 Octobre 1855.

(٢) دكتور عبد العزيز الشناوى : السخرة فى حفر قناة السويس ص ٣٢

Water Staat بلاهاى ، وقد انتخب مندوب هولنده رئيساً للجنة . أما بروسيا فكان يمثلها المهندس (لنتره Lentze) كبير مهندسى منشآت نهر الفستولا(١) .

وباستعراض أسماء المهندسين الذين تكونت منهم اللجنة الدولية يبدو لنا كيف أنها خلت من أعضاء جمعية دراسات قناة السويس - باستثناء (نجريللى) - وكان يجدر (بدى لسبس) أن يعمل على إشراكهم فى هذه اللجنة وإدخال بعضهم على الأقل فى عضويتها حتى ولو كانوا من أنصار « المشروع غير المباشر » ، فلم يكن ثمة مبرر لإغفالهم وهم الذين عرفوا بجهودهم وأبحاثهم الفنية العميقة عن مشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، بل انهم كانوا أحق بعضوية اللجنة من أولئك الذين اختيروا فعلا ولم يكن لهم خبرة سابقة ببرزخ السويس أو مشروع القناة بين البحرين . وكان من الممكن لو أن أعضاء جمعية الدراسات اشتركوا فى اللجنة الدولية وساهموا فى بحوثها ومناقشاتها أن يغيروا وجهة نظرهم وأن يؤيدوا المشروع المباشر بعد أن يقتنعوا بالأدلة التى يقدمها أنصاره على أن فى الإمكان تنفيذه . ولقد كان (نجريللى) نفسه يعتقد - كما سبق القول(٢) - أنه لو اطلع أعضاء جمعية الدراسات من أنصار القناة غير المباشرة على النتائج التى توصل إليها نتيجة بحوث مجموعته النمساوية فى الخليج البيلوزى لاقتنعوا برأيه خصوصا وأن أعضاء جمعية الدراسات لم يكونوا قد انحازوا نهائيا إلى جانب المشروع غير المباشر . وحتى إن لم يقتنع أعضاء جمعية الدراسات بأفضلية القناة المباشرة وظلوا يناصرون القناة غير المباشرة فإن (دى لسبس) باشراكهم فى اللجنة الدولية يكون قد أبرأ ذمته ولم يظهر أمام الرأى العام وقد قضى على كل أمل فى توحيد الجهود من أجل المشروع ، بل يصير باديا للعيان أنهم هم الذين رفضوا الاقتناع بالرأى أجمعت عليه أغلبية أعضاء اللجنة الدولية .

وقد عبر البعض(٣) عن أسفهم لعدم دعوة أعضاء جمعية دراسات قناة السويس

---

(١) St Hilaire B . Lettres Sur l'Egypte, p. 15-16.
Desplaces, E. : Le Canal de Suez, p. 55-56.

(٢) الفصل السابع

(٣) Sammarco : precis. . . T. IV, 90—91

للاشتراك فى اللجنة الدولية إذ اعتبروا أن إشتراك هؤلاء فى هذه اللجنة فرصة للاستفادة من معونة (تالابو) و(انفانتان) وأمثالهما، «أولئك الذين كانوا يحيطون بالمشروع إحاطة تامة». وحتى اختيار (نجريللى) فى اللجنة الدولية لم يكن الفضل فيه يرجع إلى (دى لسبس) وإنما للوزير النمسوى (البارون دى بروك) الذى كان يؤيد جمعية الدراسات ويشجعها منذ كان سفيرا للنمسا فى الآستانة .

ومما يلاحظ كذلك على تكوين اللجنة الدولية أن الروسيا لم تكن ممثلة فيها ، ويرجع ذلك إلى أنه فى ذلك الوقت (١٨٥٥) كانت دول الغرب مشتركة ضد الروسيا فى حرب القرم (١) . كما أخذ قنصل الولايات المتحدة الأمريكية على (دى لسبس) أنه أغفل دعوة أحد من المهندسين الأمريكيين للاشتراك فى اللجنة الدولية مما جعل المشروع يبدو — فى نظر القنصل الأمريكى — أوروبيا بحتا وليس عالميا (٢) .

* * *

رحلة اللجنة الى مصر وبحوثها :

وقد عقد المهندسون الذين اختيروا لعضوية اللجنة الدولية اجتماعين فى ٣٠ ، ٣١ أكتوبر ١٨٥٥ بالمكتب الذى اتخذه (دى لسبس) مركزا لنشاطه فى باريس(٣) وقرروا وجوب إرسال لجنة فرعية إلى مصر لبحث مشروع القناة على الطبيعة وتكوين صورة دقيقة عن الصعوبات التى يقال إنها تعترض تنفيذه ، وتم الاتفاق على أن تتكون اللجنة الفرعية من كل من (كونراد) الهولندى و (نجريللى) النمسوى و (ما كلين) الإنجليزى و (رينو) و (ليبيسو) الفرنسيين ، على أن ينضم إليهم (لينان) و (موجيل) مهندسا الوالى وصاحبا المشروع التمهيدى الذى ستبحثه اللجنة ، كما تقرر أن يرافق اللجنة الفرعية كذلك كل من (دى لسبس) و (بارثلمى سانت هيلير Barthelemy Saint-Hilaire) الذى كان (دى لسبس) قد عقد النية على اختياره سكرتيرا عاما لشركة القناة (٤) . كما قررت اللجنة أنه

---

(١) Bridier. Une Famille Française .. p. 338

(٢) الأوراق الأمريكية (الميكروفيلم) Despatches from U. S Consuls in Alexandria, No. 25, 21st Nov. 1855

(٣) فى الطابق الثالث من المبنى رقم ٩ شارع رشانس Richpanse باريس .

(٤) Roux, J. Ch. L'Isthme et le Canal . . . T. I. p. 265 , د . الشناوى : السخرة ص ٢٢

فى نفس الوقت الذى تدرس فيه اللجنة الفرعية برزخ السويس يقوم أحد الأعضاء بدراسة الخليج البيلوزى وإتمام البحوث التى كانت قد بدأتها الشعبة النمسوية إحدى شعب جمعية دراسات سنة ١٨٤٧ المعروفة تحت إشراف (نجريللى) (١) .

وقد دعا (دى لسبس) و (بارتلمى سانت هيلير) كثيرين من أصدقائهما لمرافقتهما فى الرحلة إلى مصر مع اللجنة الفرعية ، وقد بلغ هؤلاء الأصدقاء من الكثرة بحيث غصت بهم السفينة الفرنسية (أوزيريس) التى حملت اللجنة الفرعية من فرنسا إلى مصر . وغادرت السفينة (أوزيريس) ميناء مرسيليا فى الثامن من نوفمبر ١٨٥٥ تقل أعضاء هذه اللجنة الفرعية ومن معهم ما عدا (نجريللى) ، فوصلت إلى ميناء الاسكندرية فى ١٨ نوفمبر ، وبعدها بأيام قلائل تبعها (نجريللى) (٢) الذى اجتمع عقب وصوله إلى الاسكندرية ببقية أعضاء اللجنة وقدم نتائج البحوث والدراسات التى قامت بها مجموعته النمسوية فى الخليج البيلوزى عام ١٨٤٧ وكذلك مشروع القناة المستقيمة الذى وضعه فى ذلك الوقت لتوصيل البحرين ، ولم تكن القناة فى مشروع (نجريللى) تختلف فى خط سيرها عن القناة فى المشروع التمهيدى (٣).

ولما كان (سعيد باشا) يعلق أهمية كبرى على مهمة اللجنة الدولية فقد أكد للقنصل النمسوى أنه لن يدخر وسعاً فى سبيل تقديم العون للجنة وتسهيل مهمتها حتى تستطيع أن تبت نهائياً فى مشكلة تحديد اتجاه القناة بين البحرين ، هل تكون مستقيمة تصل البحرين بطريق مباشر أم تصلهما عن طريق النيل (٤) . ولذلك فقد أمر (سعيد) بأن يوضع تحت تصرف أعضاء اللجنة كل ما يحتاجون إليه من سفن نيلية وموظفين ، كما أصدر أمراً فى ١٠ نوفمبر ١٨٥٥ إلى (شاكر باشا) محافظ الاسكندرية بخصوص استقبال أعضاء اللجنة عند وصولهم إلى الاسكندرية

---

(١) La Commission Internationale , Extraits des proces Verbaux de Seances de la Comm Int du Canal de Suez 2e partie, p. 1—2.

(٢) الوثائق النمسويه — الميكروفيلم No, 1739 de Huber a Buol, le 30 Novembre 1855.

(٣) Op. Cit. P. 5

(٤) الوثائق النمسوية — الميكروفيلم No 1730, de Huber a Buol 17 Nov. 1855

استقبالا يليق بمكانتهم نظرا لأنهم « أناس مرعيو الخاطر » والترحيب بهم وتوفير الراحة لهم والتكفل بنفقات إقامتهم وطعامهم وشرابهم وتنقلاتهم [١] .

وبعد وصول اللجنة الفرعية إلى الاسكندرية شرعت هذه اللجنة فى دراسة ميناء الاسكندرية دراسة دقيقة وذلك لاحتمال أن يتم توصيل البحرين بطريق غير مباشر وأن تكون الاسكندرية عندئذ الميناء التى ينتهى عندها أحد طرفى القناة. وقبل أن تغادر اللجنة الاسكندرية عهدت إلى ضابط البحرية الفرنسى (لاروس Larousse) ومعه (ليبسو) بدراسة الخليج البيلوزى وسبر أغواراه ، ومن أجل ذلك وضعت الحكومة المصرية تحت تصرفه عددا من المهندسين ممن كانوا فى خدمتها مثل المهندس الفرنسى (ارنو Arnaud) والإيطالى (شيانكولو Ciancolo) . وكذلك الفرقاطة المصرية النيل ، وظل (لاروس) وأعوانه يباشرون مهمتهم فى الخليج حتى انتهت اللجنة من رحلتها فى الصعيد ومن دراستها فى برزخ السويس أى ما يقرب من شهر كامل أنجزوا فيه العمل المنوط بهم [٢] .

وفى ٢١ نوفمبر غادرت اللجنة الفرعية الاسكندرية فى طريقها إلى القاهرة وفى ٢٢ نوفمبر مثل أعضاء اللجنة أمام (سعيد باشا) فى ثكنات قلعة السعيدية بالقناطر وقد أحسن الوالى استقبالهم وأمضى معهم اليوم كله وعاملهم معاملة كريمة ، حتى لقد قال له (دى لسبس) «إنكم تعاملون هؤلاء السادة كأنهم رءوس متوجة» فأجاب (سعيد) : « نعم ، فلا شك أنهم رءوس توجها العلم» [٤] .

وبعد زيارة القاهرة ومعالمها سافرت اللجنة فى ٢٧ نوفمبر على قارب بخارى

---

(١) الأوراق التركية بدار الوثائق التاريخية — دفتر رقم ٥٠٤ معيه صادر ص ١٦ ترجمة الأمر التركى رقم ١٠١ مسلسل و ١٥ أصلى بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٧٢ هـ (١٠ نوفمبر ١٨٥٥) من الجناب العالى إلى (شاكر باشا) محافظ الاسكندرية .

(٢) De Lesseps; Lettres, journal . . . . . T. I. p 323

St. Hilane . Letties Sur 1,Egypte, 28 — 29 , Desplaces Le Canal dc Suez, p. 70 — 71 .

(٣) الوثائق النمسوية الميكروفيلم No. 1739, de Huber a Buol, le 30 Novembrc 1855

(٤) الدكتور عبد العزيز الساوى : السخرة ص ٢٣

فى رحلة نيلية إلى الوجه القبلى بناء على دعوة (سعيد) ، وقد اعتقد البعض أن رحلة اللجنة الفرعية إلى الوجه القبلى كانت من أجل زيارة آثار مصر وقضاء فترة من فصل الشتاء فى صعيدها (١) ، كما كان (لينان) يرى أن هذه الرحلة لم تكن أكثر من نزهة لإدخال السرور والبهجة على قلوب أعضاء اللجنة الفرعية حيث مدت لهم موائد حافلة بمختلف صنوف الطعام والشراب ببذخ وإسراف دون أن يكون من وراء ذلك أية فائدة (٢) ، ولكن الحقيقة التى تبينها مراسلات القناصل فى ذلك الوقت وكذلك تقرير اللجنة الدولية ومحاضر اجتماعاتها هى أن (سعيدا) دعا اللجنة أثناء رحلتها فى الصعيد لدراسة نهر النيل وبحث مشروع إقامة سد عند جبل السلسلة جنوب الجندل الأول (٣) ، وقد بحثت اللجنة فعلا هذا المشروع فى أثناء رحلتها ، وقدرت تكاليفه بنحو أربعين مليون فرنك وقدمت إلى (سعيد) تقريراً برأيها بتاريخ ٧ ديسمبر ١٨٥٥ (٤) .

---

(١) الدكتور عبد العزيز الشناوى السخرة ٢٣

(٢) Linant . Memoires Sur les principaux Tr· p, 242.

(٣) الوثائق النمسوية — الميكروفيلم No. 1739, de Hnber a Buol, le 30 Novemhie 1355

ويقول (هوبر) إنه فى خلال هذه الرحلة اهتمت اللجنة بدراسة مجرى النيل وإمكان إنشاء خزان على النيل تقوم الحكومة المصرية بتشييده عند السلسلة حيث تحف بمجرى النهر جوانب صخرية ، وذلك للاستفادة منه فى رى الأراضى المرتفعة التى لم تستفد من القناطر . كما أشار القنصل إلى أن (نجريللى) كان يرى أنه من السهل إنشاء مثل هذا الخزان حيث يمكن استخدام النهر فى نقل الصخور إلى منطقة بنائه واقترح (نجريللى) حفر قناة جانبية لاستخدامها فى الملاحة فى منطقة الخزان لأنه سيعترض مجرى النهر . ويضيف (هوبر) إلى ذلك قوله : بأن اللجنة قدمت مذكرة برأيها عن خزان السلسلة إلى الوالى فى بنى سويف :

الوثائق النمساوية — الميكروفيلم :

No. 1747, de Huber a Buol en 16 decembre 1855.

Husny , Le Canal de Suez et la politique egyptienne, p 255 (de Consul de Fiance a son gouvernement le 28 novembre 1855)

(٤) La Commission Internationale : Extraits des procès Veibaux des Seances de la Comm Int. du Canal de Snez, 2e partie, p. 73—81 Annexe I, Rappoit a S. A le V. R. Sui le Systeme d'irrigation a Etablir dans la Haute et Moyenne Egypte.

وقد عادت اللجنة من الصعيد إلى القاهرة فوصلتها فى ١٢ ديسمبر ١٨٥٥ وفى ١٥ منه رحلت إلى السويس فوصلتها فى اليوم التالى ، أما (لينان) فقد تخلف فى القاهرة يوما لانشغاله ببعض المهام المتصلة بالرحلة ، وغادر القاهرة فى ١٦ ديسمبر للحاق بأعضاء اللجنة فى السويس .

وعند وصول اللجنة إلى السويس ألقى (دى لسبس) فى أعضائها كلمة باسم والى مصر أبلغهم فيها أن الوالى لا يحب أن يفرض عليهم رأياً معينا بخصوص الاتجاه الذى سوف تسير فيه القناة ، وأنه على الرغم من أن الوالى قد دعاهم لدراسة المشروع التمهيدى الذى وضعه مهندساه (لينان) و (موجيل) وهو المشروع الذى تتخذ فيه القناة طريقا مباشراً بين البحرين ، وعلى الرغم من أن (سعيدا) يفضل أن تسير القناة فى اتجاه مستقيم بين السويس والفرما بدلا من الاتجاه غير المباشر ، إلا أن الوالى لا يريد أن يضع القيود على دراساتهم وآرائهم العلمية وإنما يترك لأعضاء اللجنة حرية البحث والدراسة بما يتفق والآراء العلمية والفنية فحسب دون التقيد بأى شىء آخر ، وأنه لذلك يتعين على اللجنة أن تقوم بدراسة كل المشروعات التى وضعت لحل مشكلة الاتصال بين البحرين منذ خمسين سنة حتى يكون القرار الذى تتخذه اللجنة نهائياً وحاسما وصادرا عن حرية تامة ، حتى لا تحيط الشكوك بالمشروع الذى تختاره اللجنة باعتباره أفضل المشروعات وأنسبها لتحقيق الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر (١) .

وقد أمضت اللجنة خمسة أيام فى السويس قامت خلالها بدراسة قاع خليج السويس وقياس أعماقه فى جهاته المختلفة لتحديد أكثر المناطق صلاحية لتكون منفذا للقناة على البحر الأحمر ، كما زارت اللجنة محاجر جبل (عتاقة) المجاور لمدينة السويس لمعرفة مدى إمكانياته فى توفير المواد اللازمة للبناء .

وتأكدت اللجنة من أن ساحل خليج السويس لا يعتريه أى تغيير واستدلت على ذلك بأن السفينة الإنجليزية (زنوبيا) التى كانت تستخدم كمخزن للفحم على طريق البريد إلى الهند لم تتعرض مراسيها لأى تغيير خلال السنوات الثلاث التى

(١) De Lesseps Lettres, journal ...... T. I. p 319 ,
Bridier : Une Famille Française ...... p. 244.

قضتها فى الخليج ، كما تبين للجنة أن قاع الخليج لم يرتفع ارتفاعاً يذكر منذ أقدم العصور وأنه لذلك لايوجد أى خطر من جانب الرواسب فى خليج السويس . وخرجت اللجنة من أبحاثها فى خليج السويس بأن هذا الخليج له من المميزات مايجعله صالحاً لكى يكون بداية للقناة بين البحرين ، وكل مايلزم فى هذه المنطقة هو مد مجرى القناة (رصيف Jetée) فى خليج السويس إلى مسافة الفين من الأمتار وذلك حتى يصل طرفها إلى عمق ٨ — ٩ أمتار (١) .

وفى الحادى والعشرين من ديسمبر غادرت اللجنة السويس متجهة نحو الشمال تعبر صحراء البرزخ فى طريقها إلى الفرما ، واستغرقت الرحلة عبر برزخ السويس عشرة أيام قطعتها اللجنة إما على ظهور الإبل والحمير أو سيراً على الأقدام فوصلت فى ٢٣ ديسمبر إلى حوض البحيرات المرة وأمضى الأعضاء يوماً واحداً فى دراسته وفى اليوم التالى (٢٤) وصلت اللجنة إلى المكان المسمى (السيح حنك) عند ساحل بحيرة التمساح ، وهناك أعربت اللجنة عن موافقتها على اقتراح (لينان) و (موجيل) فى المشروع التمهيدى بإنشاء ميناء داخلى متسع على بحيرة التمساح وذلك لتموين السفن المارة بالقناة وربط القناة الملاحية ببقية أجزاء مصر : القاهرة والدلتا والاسكندرية (٢) .

وفى ٢٦ ديسمبر واصلت اللجنة سيرها فى اتجاه شمالى شرقى نحو الفرما وفى طريقها صادفت مجموعة من المهندسين تحت إشراف المهندس (نوتنجر Nottinger) عند (تل الحسر) كانت الحكومة المصرية قد أوفدتهم إلى منطقة البرزخ للقيام ببحوث تمهيدية قبل زيارة اللجنة الدولية .

وفى مساء ذلك اليوم نصبت اللجنة خيامها عند بئر (أبو عروق) بالقرب من مناقع بحيرة المنزلة ، وفى اليوم التالى عسكروا بالقرب من آثار مدينة المجدل القديمة حيث عثروا على الآثار التى خلفها — منذ عام تقريباً — (دى لسبس)

---

(١) St. Hilaire, B. : Lettres sur l'Egypte, p 19 — 21 , Desplaces le Canal de Suez, p 61 — 62

(٢) Roux, J Ch. L'Isthme et le Canal . T. I. p. 267

و (لينان) و (موجيل) فى رحلتهم الاستكشافية ، وكانت تلك الآثار سليمة لم تتغير كما لو كانت قد تركت بالأمس القريب ، كما لاحظت اللجنة نفس الشيء بالنسبة لمخلفات مخيم المجموعة الفرنسية من مهندسى جمعية دراسات قناة السويس (١٨٤٧) ، وكذلك المجموعة النمسوية التى اتخذت من منطقة الفرما ميدانا لبحوثها. وقد اتخذ أعضاء اللجنة من بقاء تلك الآثار دليلا على أنه ليس هناك خطر يهدد القناة بين البحرين بالانطمار نتيجة تحرك الرمال فى منطقة البرزخ ، الأمر الذى تخيله البعض واعتبره إحدى العقبات التى تحول دون توصيل البحرين بقناة مستقيمة عبر البرزخ (١) .

وفى صباح الثامن والعشرين من ديسمبر وصلت اللجنة إلى الفرما فى آخر رحلة من مراحل الرحلة ، وأمضت على الساحل البيلوزى ثلاثة أيام (حتى ٣ ديسمبر) درست خلالها الساحل من نواحيه المختلفة وبحثت مدى إمكان إنشاء ميناء على ساحل الخليج البيلوزى وتحديد نهاية القناة ومنفذها على البحر المتوسط(٢) وقد وجدت اللجنة أن ما أشيع عن الخليج البيلوزى من حيث أنه « خليج من الطين » ما هو إلا وهم وخيال صورته الروايات المتوارثة عن القدماء ، حيث لاحظت اللجنة أن شاطىء البحر عند الفرما يتكون من رمال خالصة ومياهه صافية « صفاء مياه نهر السين إن لم تكون أشد صفاء » حتى لقد نزل فيها أعضاء اللجنة للاستحمام تأكيداً لصفائها وخلوها من الطين (٣) . وذرعت اللجنة الساحل البيلوزى من الشرق إلى الغرب ، ولاحظ أعضاؤها أن الساحل على طول هذه المسافة كلها لم يتغير وابتعدت اللجنة عن الشاطىء وأوغلت فى البحر مسافة ثلاثة فراسخ للوصول إلى الفرقاطة المصرية (النيل) التى كانت فى انتظارهم فلم يصادفوا ذلك الطين المتنقل

---

(١) St Hilaire Lettres Sur l'Egypte p. 29 — 32,
Mazuel : L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 374—5

(٢) Desplaces, p. 63 — 69

(٣) Ibid, p. 70,
St. Hilaire, p 28

أو تلك « السحب الأرضية [1] » التى كان البعض يعتقد أنها تعوق الملاحة وتجعل من المتعذر على السفن الاقتراب من الشاطىء :

وقد وجدت اللجنة ـ عند وصولها إلى الخليج البيلوزى ـ أن بعثة (لاروس) قد قامت بالمهمة التى كلفت بها ونفذتها بدقة حيث استطاع هو ومن معه أن يدرسوا الخليج واستمرت دراساتهم وبحوثهم فيه شهراً كاملا سواء أكان ذلك على البر حيث نصبت خيامهم أم فى البحر حيث كانوا يباشرون البحث على ظهر الفرقاطة المصرية (النيل) التى وضعتها الحكومة المصرية تحت تصرفهم والتى عادت عليها اللجنة الفرعية إلى الاسكندرية بعد انتهاء بحوثها . وقد خرجت بعثة (لاروس) من دراساتها وقد أحاطت إحاطة تامة بظروف الخليج البيلوزى ، فوجدت أنه يتكون من شريط ساحلى من الرمال الدقيقة وأن هذا الشريط لم يطرأ عليه تغيير على مر العصور ثم يلى هذا الشريط منطقة رملية تمتد فى البحر مسافة حتى يصير عمق الماء عشرة أمتار ، وبعدها توجد منطقة طينية من طمى النيل تمتد فى البحر المتوسط نفسه . وتوصلت بعثة (لاروس) كذلك إلى أن عمق ثمانية أمتار من الماء (وهو العمق اللازم لملاحة السفن الكبيرة) يتوفر فى المنطقة الغربية من الخليج البيلوزى والممتدة حتى دمياط على بعد ٢٣٠٠ متر من الشاطىء بينما لا يتوفر هذا العمق نفسه فى المنطقة الشرقية من الخليج إلا على بعد سبعة آلاف وخمسمائة متر من الشاطىء .

وإلى جانب ذلك فقد وجدت بعثة (لاروس) أن نسائم البر والبحر التى يتعرض لها الخليج معظم العام من شأنها تسهيل حركة السفن فى دخول الميناء المزمع إنشاؤه على منفذ القناة على البحر المتوسط أو الخروج منه فى جميع الأوقات . وبناء على هذه الملاحظات اتضح لبعثة (لاروس) أنه لا يوجد فى الخليج البيلوزى ثمة خطر على منفذ القناة الشمالى من جانب رواسب النيل أو الرمال المتحركة التى تنقلها الرياح ، وأن كل ما يجب مراعاته هو مد منفذ القناة على البحر المتوسط بحيث يبرز فى الخليج البيلوزى حتى يصل إلى العمق الكافى الذى يسمح بدخول السفن وخروجها [2] .

---

(١) شبه الطين المتنقل فى الماء بالسحب المتحركة فى السماء .

(٢) Desplaces, 71 — 72

وفى الحقيقة لقد كانت الأبحاث التى قامت بها بعثة (لاروس) فى الخليج البيلوزى أكثر دراسات اللجنة المتفرعة عن اللجنة الدولية من حيث الجدية والعمق فلم تبدد هذه البعثة شيئاً من وقتها فى أمور لا صلة لها بمهمتها مثلما حدث لبعثة اللجنة الفرعية أثناء رحلتها فى البرزخ بين السويس والفرما ، إذ أن أعضاء اللجنة الفرعية - كما يقول (لينان[١]) - اجتازوا البرزخ على عجل ، تحيط بهم الكثير من مظاهر الأبهة وصارت تقدم لهم خلال الرحلة أطايب الأطعمة وأجود الخمور بكميات وفيرة كما لو كانوا ذاهبين فى نزهة للهو والتسلية لا فى رحلة دراسية للقيام بحوث فنية دقيقة ولم ينكر (دى لسبس) نفسه مظاهر الترف والنعيم التى أحاطت باللجنة الفرعية أثناء رحلتها هذه إذ وصفها بإسهاب فى رسالة بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٥٥ إلى مدام (لافوس Lafosse) ذكر فيها أنه كان ينتقل أثناء الرحلة مع القافلة على محفة « مثلما كان ينتقل السلاطين الذين تصورهم قصص ألف ليلة وليلة .... » أما طعامهم فمن شواء الغزلان التى يصيدونها ... وشرابهم من الخمر متوفر .... » وبلغت مظاهر الترف فى الرحلة درجة كبيرة بحيث صارت الصحراء القاحلة تبدو - فى نظر (دى لسبس) - « جميلة باسمة » بدرجة لم يكن (دى لسبس) يتوقعها أو يتصورها (٢) .

ولا شك أن رحلة علمية ينعم أعضاؤها بمثل هذا البذخ ومثل هذه المتع ويقضون شطراً كبيراً من وقتهم المحدود الذى لم يتجاوز عشرة أيام فى الصيد والشراب وسماع قصص المخمورين ما كان ليتسع الوقت خلالها للقيام بأعمال جدية لولا أن المشروع كان جاهزاً تقريباً ممثلا فى المشروع التمهيدى الذى كان وضعه (لينان) و (موجيل) ، فما كان على اللجنة الدولية سوى أن تتبع خط سير القناة عبر البرزخ كما حدده المشروع التمهيدى .

---

(١) Linant . Memoires ..... p. 245

(٢) وقد ذكر (دى لسبس) فى هذه الرسالة كذلك كيف أن وفدهم قد اتسع لكثير من أنواع اللهو ، من ذلك أنه أغرى بعض حراس القافلة من المصريين بشرب الخمر حتى دارت برؤوسهم فأخذ بعضهم يروى لأعضاء اللجنة قصصاً وطرائف عن رحلاته العديدة ومئات الأطفال الذين أنجبهم .

Bridier · Une Famille Française .... p 243

ومع هذا يعتبر فريق من الكتاب (١) أن هذه الرحلة التى قام بها جماعة من المهندسين الأكفاء كانت ضرورية ولم يكن فى الإمكان الاستغناء عنها وأنه لم يقم بمثلها أحد من قبل والواقع أن أهمية الرحله التى قام بها أعضاء اللجنة الدولية لم تكن فى قيمة النتائج التى أمكن الوصول إليها، تلك كانت نتائج مسلماً بها من قبل، ولكن أهمية العمل الذى جرى على أيدى اللجنة الدولية والرحلة التى قامت بها إنما كانت تنحصر فى تأكيد هؤلاء الخبراء الدوليين للنتائج التى سبق الوصول إليها لإبرازها أمام الرأى العام العالمى على أنها حقائق مؤكدة لا يرقى إليها الشك بشهادة هؤلاء العلماء المتخصصين أنفسهم والذين ينتمون إلى عدد من الأقطار الأوروبية المختلفة .

ولقد كان فى صبيحة الحادى والثلاثين من شهر ديسمبر عام ١٨٥٥ أن صعد أعضاء اللجنة إلى ظهر الفرقاطة المصرية (النيل) حملتهم هذه إلى الإسكندرية فبلغوها فى أول يناير عام ١٨٥٦ ، وهم يحملون نتائج الدراسات التى قاموا بها فى برزخ السويس (٢) .

وعندئذ سافر (سعيد باشا) إلى الإسكندرية ليستمع إلى رأى اللجنة حول مسألة إمكان حفر قناة بين البحرين ، كما أسرع قناصل الدول فغادروا القاهرة إلى الإسكندرية حتى يمكنهم الوقوف على رأى اللجنة وموافاة حكوماتهم بتقاريرهم عن نتائج بحوثها وهى التى كان الجميع ينتظرونها بلهفة واهتمام (٣) .

٭ ٭ ٭

وقد حاول (لينان) - فى أثناء اشتراكه مع اللجنة الدولية فى دراساتها أن يرسم صورة لكل عضو من أعضائها ، فقال عن (كونراد) الهولندى إنه رجل عملى واقعى يهتم دائماً بجوهر الموضوع ، فى حين أن (رينو) الفرنسى كان

(١) Desplaces, p. 63

(٢) St. — Hilaire, p 32

(٣) الوثائق النمسوية No. 1. de Huber a Buol, e 4 Janvier 1856

يهتم كثيراً بالتفاصيل حتى ليكاد يضل طريقه فى وسطها ، بينما كان (ماكلين) الإنجليزى يجتهد للإحاطة بالموضوع إحاطة تامة شاملة قبل إبداء رأيه ، أما (نجريللى) فقد كان (لينان) معجباً به أيما إعجاب ، وفى رأيه أن (نجريللى) « إنما ينظر إلى الأشياء من عل وله مقدرة فائقة على الدراسة والفهم ..... » أما الباقون فقد قال عنهم (لينان) إنهم بالرغم من تخصصهم لم يكن فى مقدورهم ابتكار شيء جديد [١] » .

ولم يكن (لينان) هو الوحيد الذى فطن إلى كفاءة (نجريللى) بل أن (دى لسبس) بنفسه يقر بذلك أيضاً [٢] .

ثم كان (نجريللى) موضع إعجاب الوالى كذلك ، فقد كتب القنصل النمسوى (هوبر) إلى حكومته فى ١٧ نوفمبر ١٨٥٥ بأن الوالى ينظر بعين التقدير إلى المهندس النمسوى (نجريللى) ويعلق على رأيه فى المشروع أهمية كبرى [٣] .

كما كتب (سعيد) إلى الأرشيدوق (فرديناند مكسمليان) فى ١٦ ديسمبر عام ١٨٥٥ أن « الذى لفت نظره » من بين أعضاء اللجنة الدولية من المهندسين الذين أوفدتهم حكوماتهم لدراسة مشروع القناة على الطبيعة كان « مسيو (نجريللى) الذى برزت أمانته وكفاءته العظيمة اختيار حكومته له ، والذى كانت معاونته الصادقة فى أعمال اللجنة الفرصة التى ساعدت على نجاح المشروع العظيم [٤] » .

---

(١) Linant : Memoires . . . . p. 245

(٢) De Lesseps : Souvenirs T. II. p 326 (Lettre a Mme Delamalle le 27 Nov. 1855

(٣) الوثائق النمساوية No, 1730 de Huber a Buol, du Caire, le 17 Nov 1855.

(٤) الأوراق المكسيكية بدار الوثائق التاريخية Mex Arch. Kart 64, Sig. VIII, a Fo. 4, 5, 1855 de S. A Moh. Said a l'Arch. F. Maximilien, du Caire, le 16 decembre 1855 (Francais).

وقد رد الأرشيدوق (مكسمليان) معبراً عن سعادته لرضاء الوالى عن (نجريللى) وتقديره له وثقة الحكومة المصرية فيه ، وأعرب الأرشيدوق عن أمله فى أن يوفق العاملون فى أمر مشروع القناة فى التغلب على الصعوبات التى تواجهه باعتباره مشروعا يهم العالم أجمع :
Ibid Mex. Arch. Kart 72, Sig X 5, Fo. 113, 1855 A S. A. Moh. Said, de F. Maximilien.

(كونراد) بصفته رئيس البعثة ، و (رينو) ، و (نجريللى) و (ماكلين) كأعضاء و (ليبيسو) كسكرتير .

وقد ترتب على صدور هذا التقرير ـ رغم إيجازه ـ من مهندسين متخصصين مشهورين فى أوروبا أن أصدر والى مصر فى ٥ يناير ١٨٥٦ فرمان الامتياز الثانى ، كما وافق على النظام الأساسى للشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

ويرى بعض الكتاب(١) أن هذا التسلسل السريع للحوادث منذ حضور أعضاء اللجنة الفرعية وزيارتهم العابرة لمنطقة البرزخ وإصدار ذلك التقرير الموجز للغاية عن نتائج دراستهم الخاطفة ثم صدور عقد الامتياز الثانى وقانون الشركة الأساسى إنما يدل ذلك كله دلالة واضحة على أن الأمر كان مجرد تمثيلية أعدها (دى لسبس) للتمويه على الناس بغية الوصول إلى هدفه ودفع مشروع القناة قدما إلى الأمام ».

* * *

وقد كان من المرجح ـ وكما توقع سفير النمسا فى الآستانة ـ أن القرار الذى أصدرته اللجنة الدولية بأنه من الممكن تنفيذ مشروع القناة المباشرة وليست هناك صعوبات فنية تعترضه سوف يلقى إقبالا من الدول على المساهمة فى تنفيذ المشروع لأن هذا القرار إنما صدر عن لجنة يمثل الدول الأوروبية فيها مهندسون لهم شهرتهم فى مثل هذه المسائل ، كما كان من المتوقع كذلك أن يوافق الباب العالى على المشروع بعد أن صارت إدعاءات الإنجليز والحجج التى قدموها فى معارضة المشروع لا تقوم على أساس(٢) . ولذلك فقد كان (سعيد باشا) ينوى منذ حضور اللجنة الدولية أن يرسل إلى الباب العالى مندوباً عنه يتمثل فى شخص وزير خارجيته (إبراهيم أدهم) خصوصاً وأن (أدهم) كان ذا دراية بالمسائل الهندسية التى درسها فى انجلتره وفرنسا ، كما كان من مرافقى اللجنة الدولية أثناء رحلتها فى برزخ السويس وتتبع عن كثب أعمالها ، وكان غرض (سعيد) من إيفاد وزيره

---

(١) دكتور عبد العزيز الشناوى : السخرة فى حفر قناة السويس ص ٢٥ .

(٢) الوثائق النمسوية — الميكروفيلم No. 74 de Prokesch a Buol de Constantinople, le 10 Janvier 1856.

إلى الآستانة أن يسعى هذا الأخير لدى حكومة الباب العالى لإقناعها بإصدار موافقتها على المشروع .

ويذكر (دى‌لسبس[١]) أن (سعيداً) اجتمع (بأدهم) فى وجوده وأبلغه التعليمات التى يجب عليه اتباعها أثناء مساعيه فى الآستانة وتتلخص هذه فى أن يبين لحكومة الباب العالى أن إصدار موافقتها على المشروع سوف ينهض دليلا قوياً على عزم الدولة العثمانية على الاحتفاظ باستقلالها الداخلى (أى عدم خضوع الدولة فى شئونها الداخلية الخاصة بولاياتها لتدخل دولة من الدول الأجنبية) وأن ذلك أمر لا يمكن أن يلقى معارضة من جانب أى دولة من الدول الأوروبية التى تحارب من أجل المحافظة على الاستقلال الخارجى للدولة العثمانية ، والمقصود بذلك اشتراك الدول فى الدفاع عن تركيا فى حرب القرم المعروفة وقتئذ .

ولقد كانت الحكومة النمسوية تنوى تأييد مساعى (أدهم باشا) فى الاستانة حيث قد طلبت من (بروكش Prokesch) سفيرها هناك فى ٢٤ ديسمبر عام ١٨٥٥ أن يؤيد المساعى التى كان من المنتظر أن يقوم بها (أدهم باشا) لدى حكومة الباب العالى من أجل الحصول على موافقة تركيا على مشروع حفر قناة السويس[٢] .

ولكن الوالى سرعان ما عدل عن إيفاد وزير خارجيته إلى الاستانة بعد أن علم أن الحكومة الفرنسية لم تكن ترى فائدة ترجى من وراء ذلك[٣] ، طالما أن الحكومة الإنجليزية لاتزال تقف من المشروع موقف المعارضة الشديدة .

٭ ٭ ٭

(١) Lettre de De Lesseps a M. Thonvenel, Ambassadeur de France a Constantinople, du Caire le 22 Novembre 1855 · Lettres, Journal T. I. P. 288-289.

(٢) الأوراق النمسوية بدار الوثائق التاريخية Vienne, 24 Dec 1855, Au Baron Prokesch, a Constantinople.

(٣) Hallberg : The Suez Canal .., P. 138

موقف الحكومة الانجليزية .

رغم القرار الذى أصدرته اللجنة الدولية فى ٢ يناير ١٨٥٦ وأعلنت فيه أن من الممكن حفر قناة مستقيمة فى برزخ السويس فإن الحكومة الإنجليزية ظلت متمسكة بموقفها فى معارضة المشروع واستمرت تعمل جاهدة للحيلولة دون تنفيذه ولذلك كانت تعارض مساعى كل من (سعيد) و (دى لسبس) متذرعة بالحجج التى تبدو مناسبة ، فإذا ما دحضت هذه الحجج وانهارت فإنها سرعان ماتجد حججاً أخرى مناسبة تستند إليها فى معارضتها ، وبهذه الطريقة استطاعت أن تعرقل تنفيذ المشروع حتى ذلك الوقت .

ولما كانت حجة الحكومة الإنجليزية التى تستند إليها فى معارضة المشروع هى أنه غير ممكن التنفيذ ، فقد انهارت هذه الحجة بعد قرار اللجنة الدولية لدرجة أن (على باشا) الصدر الأعظم أبلغ (لورد ستراتفورد) سفير إنجلترة فى الاستانة بأنه صار من الصعب على حكومة السلطان الاستمرار فى معارضة مشروع القناة لمجرد الاستناد إلى أسباب فنية[١] .

ومع ذلك فقد ظلت الحكومة الإنجليزية تثير المعارضة ضد المشروع ، لأسباب فنية ، لكى تبين للرأى العام الأوروبى عموماً والإنجليزى على وجه الخصوص أن تنفيذ المشروع على الرغم مما جاء فى تقرير اللجنة الدولية أمر مشكوك فيه ، فأشاعت أن المهندس الإنجليزى (ماكلين) عضو اللجنة الدولية لم يكن يؤيد رأى بقية أعضاء اللجنة فى أنه من الممكن تغذية القناة بين البحرين بالمياه الملحة ، وأنه كان من رأى (ماكلين) أن تكون تغذية القناة من مياه النيل ، كما أشيع أن تقرير اللجنة الدولية صيغ بطريقة جعلت (ماكلين) يوافق عليه ويوقعه رغم معارضته لما جاء فيه[٢] .

---

(١) Husny Le Canal de Suez. . . P. 267

(٢) F O. 78-1340 from John Green to Lord Clarendon, No. 1, 4 th January 1856, Alexandria

وليس من المعقول أن تكون هذه الإشاعة صحيحة ، ولكن الهدف من إطلاقها كان إثارة الشكوك فى القرار الذى اتخذته اللجنة الدولية[1] .

ولقد حاولت الحكومة الإنجليزية دحض رأى اللجنة وإثبات خطئها فأصدرت الأميرالية البريطانية أوامرها إلى السفينة (ترتاروس Tartarus) بقيادة الكابتن (مانسل Mansell) للقيام بقياس الأعماق فى الخليج البيلوزى ، ورغم تكتم الحكومة الإنجليزية فقد استطاعت صحيفة (ديلى بوست Daily Post) التى تصدر فى ليفربول أن تنشر هذا الخبر ، وقد استمرت السفينة (ترتاروس) تقوم بمهمتها فى الخليج البيلوزى فى الفترة من ٢٥ إبريل سنة ١٨٥٦ حتى ٥ يوليو من نفس السنة ، وبالرغم من أن الدراسات التى قام بها الكابتن (مانسل) لم تستطع أن تهدم النتائج التى أعلنتها اللجنة الدولية[2] بدليل تلك الخريطة التى طبعها (مانسل) فيما بعد فى عام ١٨٥٨[3] فقد حاولت الحكومة الإنجليزية أن تدخل فى روع الحكومة العثمانية أن الأبحاث التى قام بها (مانسل) فى الخليج البيلوزى خلال هذه العشرة الأسابيع أثبتت بطريقة مؤكدة أنه من المستحيل إنشاء ميناء على الطرف الشمالى للقناة المستقيمة[4] .

ولم تكتف الحكومة الإنجليزية بذلك بل انتهزت فرصة اعتزام (سعيد باشا) إيفاد وزير خارجيته (أدهم باشا) للسعى لدى حكومة السلطان لإصدار موافقتها على المشروع فطلبت من سفيرها فى الاستانة أن يستمر فى معارضة المشروع لدى حكومة الباب العالى ولكن على أساس آخر وذلك بأن يتذرع فى هذه المرة

---

(١) ومما يكذب هذا الادعاء أن ماكلين استمر يحضر جلسات اللجنة الدولية فى باريس لاعداد التقرير النهائى المفصل ولو كان يعارض بقية اللجنة لا متنع عن الحضور .

(٢) F. O. 352-44 Alexandria, July 2 nd 1856, Bruce to Lord Stratford de Redcliffe

(٣) Desplaces : Le Canal de Suez, p. 190-191

(٤) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية F. O. 352-44. Instructions to M. Pisani, from Lord Stratford de Redcliffe, August, 8 th. 1856, Extract.

بحجة سياسية ؛ فيبين للحكومه العثمانيه أن مثل هده القناة إذا ما حفرت سوف تشجع أى وال فى مصر على أن يتخلص من تبعيته للسلطان وأن يعلن استقلاله عن الدولة العثمانية فيصبح بقاء الرابطه التى تربط مصر بالدولة العثمانيه رهناً بمشيئة الوالى ونواياه ، وأن من الممكن أن تسنح فرص عديدة تشجع الوالى على الاستفادة من التسهيلات التى تهيئها له القناة لتحقيق أعراضه سواء أكان ذلك من تلقاء نفسه أم بإيعاز وتشجيع من جهات أخرى(١) .

وقد أبدى الصدر الأعظم اقتناعه بوجهة نظر الحكومة الإنجليزية بخصوص الأخطار السياسية التى سوف تحدق بالامبراطورية العثمانية نتيجة حفر القناة ، وأعلن أن حفر هذه القناة سوف يكون بمثابة « إنشاء مضيق ثالث فى أراضى الدولة العثمانية » ، وأن الدوله لا يمكن أن تترك مفتاح هدا المضيق فى يد أحد رعاياها(٢) .

وإلى جانب ذلك استمر (بروس) القنصل الإنجليزى فى مصر يبذل محاولاته لإقناع (سعيد) بالتخلى عن المشروع على أساس أنه سوف يتكلف نفقات باهظة، إلا أن (سعيداً) ظل على تمسكه بالمشروع لدرجة أنه كان يفكر فى السفر شخصياً إلى الاستانة لكى يطالب بنفسه من السلطان الموافقة على المشروع ، وكان السفير الإنجليزى فى الاستانة — كما جاء فى رسالته إلى حكومته فى ٢٥ أغسطس ١٨٥٦ يشك فيما إذا كان وزراء الدولة العثمانية سيجدون لديهم الشجاعة الكافية لمعارضة المشروع صراحةً فى مواجهة (سعيد)(٣) .

ولذلك فقد أسرعت وزارة الخارجية الإنجليزية فطلبت من لورد (ستراتفورد) أن يقابل السلطان العثمانى كى يضع بين يديه اعتراضات الحكومة

---

(١) F. O. 78-1340 Lord Clarendon to Lord Stratford de Redcliffe, No. No. 78, 21 st January 1856

(٢) Ibid, from Startford to Clarendon, Therapia, April, 13 th. 1856, Seifed-Dean..... P. 52

(٣) Hallberg, P. 144

الانجليزية على مشروع القناة ، وحتى يبين له أن كل مايصبو إليه (سعيد باشا) (ودى لسبس) إنما هو شق قناة واسعة وعميقة بحيث يمكن الدفاع عنها وبحيث تعترض الطريق الذى يؤدى من سوريا إلى مصر ، وذلك لتمكين المصريين أو أية قوة فرنسية صغيرة من الوقوف فى وجه أى جيش قادم من سوريا إلى مصر[١].

ولم يقتصر نشاط الحكومة الانجليزية فى معارضة المشروع على القاهرة والآستانة ، بل وجهت اهتمامها كذلك إلى باريس فحاول لورد (كلارندون) وزير الخارجية الانجليزية أن يقنع الحكومة الفرنسية بمعارضة مشروع القناة أو على الأقل بالتخلى عن تأييده ، فطلب من لورد (كاولى) ، السفير الانجليزى فى باريس أن يبلغ الحكومة الفرنسية أن تبذير والى مصر وإسرافه فى مساعدة (دى لسبس) لتنفيذ المشروع سوف لايدع له فى خزائنه مالا يكفى لأداء الجزية للسلطان العثمانى ، وكانت الحكومتان الانجليزية والفرنسية تهتمان اهتماما كبيرا بأداء هذه الجزية على اعتبار أنها تؤلف جزءا من ضمان الديون العثمانية[٢].

* * *

التقرير المفصل للجنة الدولية :

غادرت اللجنة الفرعية مصر وعادت إلى أوروبا فى أواخر يناير عام ١٨٥٦ بعد أن انتهت رحلتها فى برزخ السويس وبعد أن قدمت تقريرها الموجز إلى والى مصر ولم تلبث اللجنة الدولية أن شرعت فى وضع تقريرها النهائى المفصل الذى وعدت بتقديمه بعد بضعة أشهر إلا أن هذا التقرير لم يتم إعداده إلا فى أواخر عام ١٨٥٦ بعد أن قامت اللجنة بتنظيم جميع المعلومات التى حصلت عليها ومناقشة المشروع الذى سيتضمنه التقرير .

وبدأت اللجنة الدولية عملها فاجتمعت فى باريس فى ٢٣ يونيو عام ١٨٥٦

---

(١) F. O. 78-1489, F. O. to Stratford, September, 24 th. 1856,
F. O. 78-1340, No. 1042, Clarendon to Stranford, Sep. 9 th.1856,, Hallberg, P. I44-145

(٢) F. O. 78-1340 No 1532, from Clarendon to Cowley, December, 24 th. 1856

لمناقشة الأسس التى سيقوم عليها التقرير المفصل ، وتوالت الاجتماعات بعد ذلك وكان يحضرها كل من (كونراد) وكابتن (هاريس) و (جوريس) و (لنتزه) و (ليبسو) و (ماكلين) و (تسارلز مانبى) و (منتسينو) و (نجريللى) و (باليوكابا) و (رينو) و (وندل) و (ريجودى جنوبى) وتولى (كونراد) رئاسة اللجنة مثلما كان يتولى رئاسة اللجنه الفرعية ، كما تولى (ليبسو) سكرتيريتها كذلك يساعده فيها العضو الانجليزى (مانبى) لإرضاء المصالح الانجليزية[1].

ولقد سارت اللجنة الدولية فى تقريرها المفصل على نمط معظم التقارير التى سبق وضعها عن مشروع توصيل البحرين مثل تقرير (لوبير) أيام الحمله الفرنسية وتقرير جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٧ فبدأت برسم صورة موجزة لبرزخ السويس وظروفه الطبيعية وأشارت على وجه الخصوص إلى ذلك المنخفض الطولى الذى يمتد عبر البرزخ بين الشمال والجنوب ويضم البحيرات المره وبحيرة التمساح ، ثم ذلك المنخفض الأفقى — وادى طوميلات — الذى يمتد عموديا على المنخفض الأول بحذاء بحيرة التمساح فيصل برزخ السويس بأراضى الدلتا . وخلصت اللجنة من ذلك إلى أن الظروف الطبيعية لبرزخ السويس تحدد الاتجاه الذى يجب أن تتخذه القناة بين البحرين ألا وهو الاتجاه المباشر ، ونددت بمن يقول بغير ذلك ، « ورغم هذه الاعتبارات الواضحة التى تلفت — لأول وهلة — نظر كل من يزور منطقة البرزخ نعجب إذ يحاول البعض أن يجد المسألة حلا آخر هو أكثر تعقيدا ودون أن يدرى أن هذا الحل يكاد يكون فى حكم المستحيل » .

ثم أخذ التقرير فى مناقشة المشروعات المختلفة التى سبق وضعها لتحقيق الاتصال بين البحرين ابتداء من مشروع (لوبير) ، وكان رأى اللجنة فى مشروع الأخوين (بارو) أنه « يبدو أن واضعيه لم يدرساه دراسة جدية » . كما ناقش التقرير مشروع (بولان تالابو) ، ورغم ما أبدته اللجنة من إعجاب بالمشروع إلا أنها رفضته ولم تأخذ به واعتبرت أن كل هذه المشروعات (غير المباشرة) قد ارتكبت خطأ كبيراً فى أنها أرادت أن تربط البحرين عن طريق النيل فتسبب بذلك اضطرابا للنظام المائى فى الوجه البحرى ، ولذلك استبعدت اللجنة فكره

---

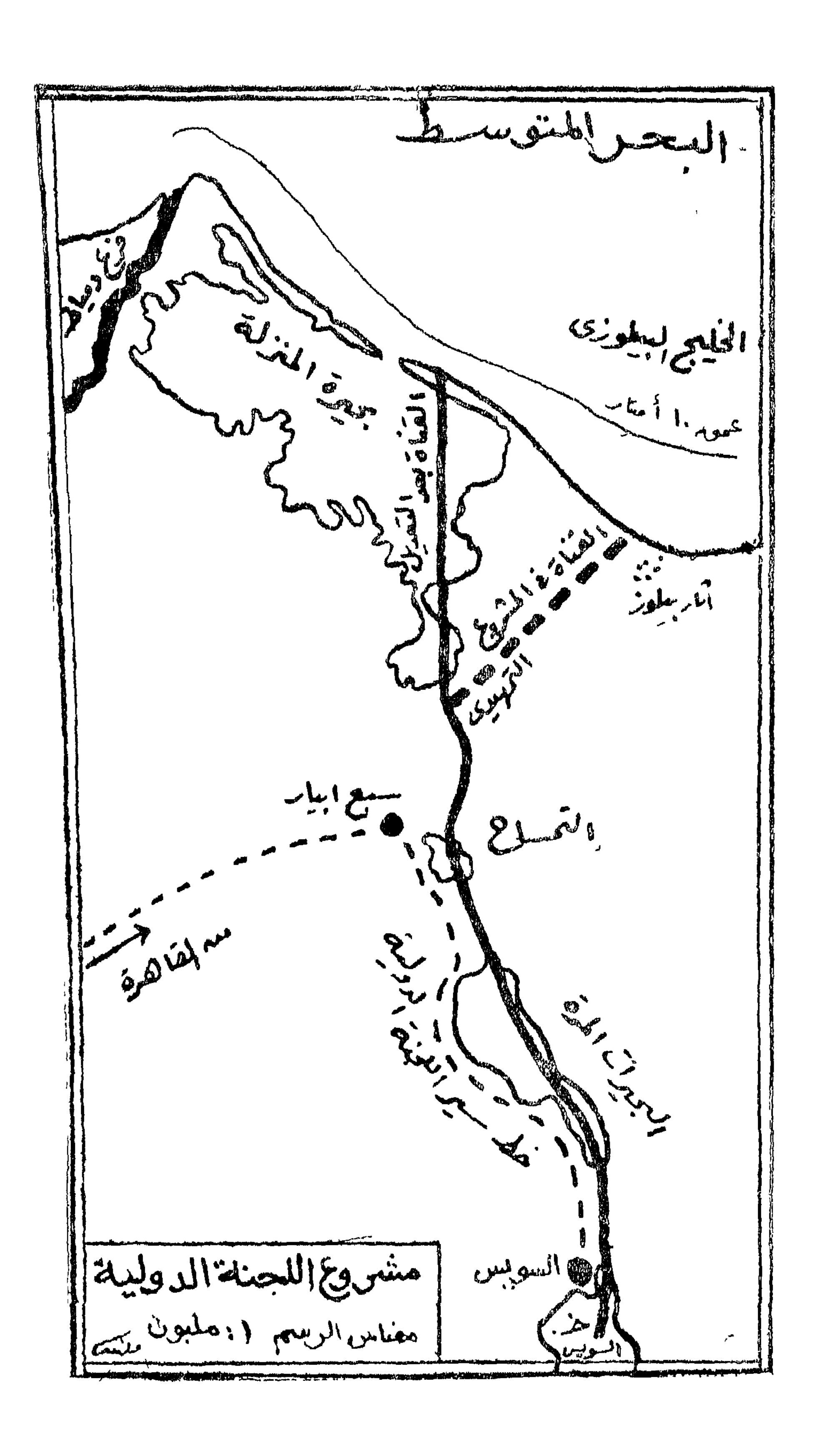
(١) Desplaces . Le Canal de Suez, P. 77

أى مشروع غير مباشر وتمسكت بالمشروع المباشر حيث كانت ترى أن المشروعات غير المباشرة جميعاً تنطوى على صعوبات لايمكن التغلب عليها سواء فيما يختص بالنظام المائى فى مصر أو فيما يختص بطريقة عبور النيل ، بينما المشروع المباشر تتمثل فيه سهولة عظيمة فى التنفيذ وضمانات كافية لسلامته علاوة على أن القناة المستقيمة أقصر بكثير من القناة غير المباشرة ، لدرجة أن اللجنة الدولية ذهبت إلى حد القول بأنه إذا لم يكن من الممكن تنفيذ مشروع القناة المستقيمة فإنه من الأفضل الامتناع نهائياً عن توصيل البحرين بقناة ملاحية لأن المشروعات الأخرى ليست عملية ولا مفيدة بأى حال من الأحوال(١).

ولما كانت اللجنه الدولية قد رفضت مشروع القناة غير المباشرة رفضا باتا واعتبرت أن القناة المباشرة هى الحل الطبيعى السليم الذى توحى به الظروف الطبيعية لبرزخ السويس نفسه فقد حددت اللجنة فى تقريرها النهائى المفصل خط سير القناة عبر البرزخ وكان اتجاه القناة يتفق مع مارسمه (لينان) و (موجيل) فى المشروع التمهيدى مع تعديل بسيط ، فرأت اللجنة أن تبدأ القناة من السويس وتسير فى اتجاه يكاد يكون شماليا تماما مسافة عشرين كيلو مترا تقريبا حتى تصل إلى حوض البحيرات المرة ؛ ثم تعبر القناة هذه البحيرات وتخرج من حافتها الشمالية فتقطع تل (سيرابيوم) إلى بحيرة التمساح ، وبعد أن تعبرها تسير بمحاذاة الضفة الشرقية لبحيرة المنزلة حتى تصب فى الخليج البيلوزى ، ولكن اللجنة الدولية رأت نقل مصب القناة فى البحر المتوسط من المكان الذى حدده المشروع التمهيدى (أمام أطلال بيلوز) مسافة تبلغ نحو ثمانية وعشرين كيلو مترا ونصف إلى الغرب ، حيث كان من رأى اللجنة أن (لينان) و (موجيل) — وقد اعتمدا على مقاييس الأعماق التى أجريت عام ١٨٤٧ — قد جعلا مصب القناة أمام أطلال بيلوز ولم يفطنا إلى أن الأعماق المطلوبة تتوفر فى موضع آخر أقرب إلى الشاطىء وذلك بعد المقاييس التى أجراها (لاروس) و (لييسو) فى الخليج البيلوزى فى أواخر عام ١٨٥٥ وهى المقاييس التى أثبتت أنه أمام بيلوز — حيث وضع (لينان) و (موجيل) منفذ القناة على البحر المتوسط — لا يتوفر

---

(١) Desplaces, P 82.


البحر المتوسط
الخليج البيلوزي
عمق ١٠ أمتار
فرع دمياط
بحيرة المنزلة
القناة بعد التعديل
القناة في المشروع التمهيدي
آثار بيلوز
سبع ابيار
التمساح
من القاهرة
البحيرات المرة
السويس
خ. السويس
مشروع اللجنة الدولية
مقياس الرسم ١ : مليون

عمق ثمانية أمتار — وهو العمق المطلوب للقناة — إلا على بعد ٧٥٠٠ متر من الشاطىء ، بينما يصير هذا العمق أقرب إلى الشاطىء إذا انتقلنا إلى الغرب حتى إذا وصلنا إلى مكان يبعد ثمانية عشر كيلو مترا شمال غربى (أم فرج) فإننا نجد خط عمق ثمانية أمتار لا يبعد عن الشاطىء بأكثر من ٢٣٩٠ مترو يظل كذلك حتى نصل إلى (الجميل) وإزاء ذلك رأت اللجنة الدولية نقل فتحة القناة فى الخليج البيلوزى إلى الغرب من المكان المحدد لها فى المشروع التمهيدى ، وكان هذا هو التعديل الوحيد الذى أدخلته اللجنة الدولية على هذا المشروع .

ولما كانت اللجنة الدولية قد ناصرت القناة المباشرة وفضلتها على القناة غير المباشرة فقد أخذت اللجنة فى تقريرها المفصل تفند الصعوبات التى كان أنصار القناة غير المباشرة يرون أنها تعوق تنفيذها ، وكانت هذه الصعوبات تتمثل فى احتمال طمر القناة بواسطة الرمال المتحركة ، وصعوبة إيجاد منفذ للقناة على الخليج البيلوزى وإقامة ميناء على هذا المنفذ بسبب ما يجلبه النيل من رواسب يلقى بها فى الخليج .

أما فيما يختص بالصعوبة الأولى فقد أعلنت اللجنة الدولية أن الرمال المتحركة التى يعتقد البعض أنها تهدد القناة ماهى إلا وهم وخيال وليس لها أساس من الواقع حيث أنها (أى اللجنة) قد تحققت أثناء رحلتها فى البرزخ من أن تربة البرزخ كلها ثابتة لا تتحرك ، وليس أدل على ذلك من أن الآثار التى خلفها أولئك الذين طافوا بالبرزخ لدراسة مشروعات توصيل البحرين ظلت كما هى منذ تركوها دون أن يطرأ عليها أى تغيير .

أما صعوبة إيجاد منفذ وميناء للقناة على الخليج البيلوزى فقد أثبتت اللجنة أن ساحل هذا الخليج لم يطرأ عليه هو الآخر أى تغيير على مر القرون واستدلت اللجنة على ذلك بأنها وجدت آثار بيلوز تبعد عن الشاطىء بنفس المسافة التى كانت تبعدها عنه فى عهد (سترابون) ، كما أكدت اللجنة أنها لم تجد أى أثر لرواسب من الطمى على شاطىء الخليج . فقد كانت اللجنة ترى أن النيل — شأنه شأن كل الأنهار الكبرى التى يكون انحدارها بسيطا فى المجرى الأدنى — يلقى عند المصب بكميات كبيرة من الطمى وأخرى قليلة من الرمال ، أما الطمى فإنه يضيع فى وسط الأمواج التى تحمله بعيداً إلى قلب البحر ، وأما الرمال فإنها تعلو وتهبط مع الأمواج

حتى تستقر على الساطىء وتساعد فى تكوين ذلك الشاطىء الرملى الصغير وتلك الكثبان الرملية المتناثرة حلفه ، وهذه هى كل الرمال التى ألقى بها النيل إلى البحر المتوسط منذ أقدم العصور ، أما الرواسب الحديدة فإنها لا تسد إلا مصب النهر الذى يزداد بروزه عاما بعد عام ، وهذه الرواسب لا تصل إلى أية منطقة بعيدة عن المصب ، «وهكذا يسقط الاعتراض الوحيد الذى أثير فى وجه القناة المباشرة ولم يعد إيجاد منفذ للقناة على الخليج البيلوزى بالأمر المستحيل تنفيذه ، وكل مافى الأمر أنه يجب نقل هذا المنفذ ثمانية وعشرين كيلوا متراً ونصف إلى الغرب مما كان عليه فى المشروع التمهيدى ، وليس ثمة مبرر المخاوف التى أثيرت حول إنشاء ميناء على المنفذ الشمالى للقناة [1] .

* * *

جهود اللجنة الدولية فى الميزان :

وإذ قد انتهت اللجنة الدولية من المهمة التى عهد إليها بها يجدر بنا أن نتساءل عن قيمة الجهود التى بذلتها اللجنة من أجل المشروع .

لا شك فى أن المدة التى أمضتها اللجنة الفرعية فى برزخ السويس ودراسته لم تكن كافية لانجاز مثل هذه الدراسة الفنية بحيث يمكن الخروج منها بنتائج تدحض آراء المعارضين لشق قناة بوجه عام وشق قناة مباشرة عبر برزخ السويس على وجه الخصوص ، فقد غادرت اللجنة الفرعية القاهرة فى ١٥ ديسمبر ١٨٥٥ إلى السويس ، وانتهت مهمتها فى الخليج البيلوزى فى ٣١ ديسمبر كما عرفنا ، أى أن البحوث التى قامت بها اللجنة لم تستغرق كلها أكثر من أسبوعين وهى فترة قصيرة إذا قيست بضخامة المهمه الملقاة على عاتق اللجنة ، وإذا قورنت بالفتره التى استغرقتها بحوث كل من المجموعتين النمسوية والفرنسية من مجموعات جمعية دراسات قناه السويس عام ١٨٤٧ ، رغم أن كل مجموعة منهما كانت مكلفة بدراسة منطقة محدودة من البرزخ ، كما أن الأعمال التى قامت بها السفينة الإنجليزية (ترتاروس) خلال عام ١٨٥٦ فى الخليج البيلوزى وحده استغرقت أكثر من شهرين ، إلا أننا

---

(١) Conrad · Canal de Suez-Etat de la Questien, p. 5 Desplaces. p. 77-123

لا نستطيع فى الوقت نفسه أن ننكر جدية البحوث التى قام بها المهندسان البحريان (لاروس)و(ليبيسو) فى الخليج البيلوزى والتىاستغرقت شهراً كاملا . وقد علل (لينان) [١] هذه السرعة التى أنجزت بها اللجنة الفرعية مهمتها فى البرزخ برغبة (دى لسبس) فى الانتهاء من هذه الدراسات قبل بداية العامالجديد والخروج إلى الرأىالعام بشىء له أهميته بالنسبة لمشروع القناة وذلكلكى يقضى على التأثيرالسىء الذى تحدثه الدعايات الإنجليزية ضد المشروع فى نفوس الرأى العام الأوروبىعامة والإنجليزى خاصة ، وحتى يرى العالم أن ثمة دراسات جدية تجرى من أجل تنفيذ المشروع فلا تنطفئ جذوة حماسته واهتمامه « ونتيجة لهذه السرعة كانت دراسة اللجنة فى منطقة البرزخ تكاد تكون ارتجالية » [٢] .

فكيف إذن استطاعت اللجنة أن تنجز مهمتها وتصل إلى النتائج التى تضمنها التقريران اللذان أصدرتهما ؟

لقد كانت اللجنة الفرعية أثناء رحلتها فى البرزخ تستند — فى الواقع — إلى معونة شخصية لها قيمتها وأهميتها بالنسبة لمشروع توصيل البحرين ، تلك هى شخصية (لينان دى بلفون) الذى أمضى سنوات طويلة فى دراسة البرزخ حتى أصبح يعرفه شبرا شبرا على حد قول (دى لسبس) ، ووضع (لينان) أكثر من مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وقد استفادت اللجنة الدولية فى عام ١٨٥٥ من (لينان) أثناء رحلتها فى البرزخ ، فهو الذى وضع — بالاشتراك مع (موجيل) — المشروع التمهيدى الذى كانت اللجنة تسير على هداه ، كما رافقها ومعه خططه وأبحاثه ورسوماته فكان يشرح للأعضاء كل مكان يرتادونه فى البرزخ

---

(١) Linant Memoires Sur le Principaux Tr 245

(٢) وقد لاحظ (لينان) ذلك أثناء مرافقته للجنة فى رحلتها عبر برزخ السويس فيذكر أنه عند ما لحق باللجنة فى السويس وجد أن أعضاءها قد عادوا لتوهم من رحلة قاموا بها على إحدى السفن الصغيرة فى خليج السويس ، ورأى (لينان) أن هذه الرحلة لا يمكن أن تأتى بفائدة حيث لم تستغرق أكثر من نصف يوم ولم يكن مع أعضاء اللجنة خلالها من يرشدها ، ويذكر (لينان) أنه تحدث مع أحد أعضاء اللجنة فى ذلك فأخبره هذا بأنهم كانوا يسيرون فعلا على غير هدى وأنهم لذلك لم يخرجوا من هذه الدراسة بنتيجة لها قيمتها :

Memoires Sur les Principaux, P 242,-243

وما كانت اللجنة تستطيع السير دون إرشاده فلم يكن معظم أعضائها يعرفون شيئاً عن المنطقة التي كانوا يدرسونها (١) .

وإلى جانب ذلك فقد ظل (لينان) — بعد رحيل اللجنة الفرعية عن مصر في أوائل ١٨٥٦ — يقوم ببعض الأعمال التكميلية في منطقة البرزخ ، كما قام بوضع خط سير القناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط طبقاً للتعديل الذي أدخلته اللجنة الدولية على المشروع التمهيدي ونقلت بمقتضاه منفذ القناة على البحر المتوسط إلى الغرب مما كان عليه في المشروع التمهيدي .

ومع ذلك فان (لينان) لم ينل ما كان يستحقه من جزاء ، فقد ذكر أن اللجنة الدولية — في الأطلس الذي وضعته لمشروع القناة — أغفلت ذكر إسمه على الخرائط التي وضعها ، بينما كانت خريطة الخليج البيلوزي تحمل إسم واضعها (لاروس) ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد ، بل إننا نجد أن (لينان) بعد أن صار بمقتضى المادة الثامنة من الامتياز الأول مستشاراً هندسياً لشركة القناة ، أراد (دى لسبس) إبعاده عن هذا المنصب فقرر أن يكون مقر هذا المستشار في باريس ، واقترح على الوالي أن يتخلى (لينان) عن هذا المنصب بدعوى الاستفادة من إقامته في مصر على أن يعهد إليه بدلا من ذلك بمهمة الإشراف على العمال وإدارة الأعمال التي تأمر بها الشركة فتصبح مهمته مجرد تنفيذ أوامر الشركة ، وقد نصت على ذلك المادة الثانية والعشرون من الامتياز الثاني .

وهكذا نجد (دى لسبس) يجحد فضل (لينان) على مشروع القناة مثلما جحد من قبل فضل السان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس .

---

(١) Ibid

الفصل الثانى عشر

الامتياز الثانى

عرض وتحليل لمواد الامتياز الثانى :

على أثر إعلان اللجنة الدولية تقريرها الموجز فى ٢ يناير عام ١٨٥٦ وهو التقرير الذى أعلنت فيه أن مشروع توصيل البحرين بقناة مستقيمة مشروع سهل ولا تعترض تنفيذه صعوبات يتعذر التغلب عليها أصدر والى مصر إلى (دى لسبس) الامتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ . ويتكون هذا الامتياز[1] من ثلاث وعشرين مادة ولذلك فهو أكثر تفصيلا وإيضاحا من الامتياز الأول . وقد أشارت ديباجة هذا الامتياز الثانى إلى الهدف من إصداره ، فذكرت أن (دى لسبس) عرض على الوالى أنه « من أجل إنشاء الشركة المذكورة فى الأوضاع وبالطرق التى تتبع عادة فى تكوين مثل هذه الشركات لا بد وأن تحدد مقدما وبصورة أوفى وأكثر تفصيلا الشروط والالتزامات التى ستخضع لها هذه الشركة من ناحية ، ثم الامتيازات والتسهيلات التى ستمنح لها لتيسير أعمالها من ناحية أخرى » .

وتنقسم مواد الامتياز الثانى قسمين : الأول ويتألف من المواد التسع الأولى وقد أوردها الامتياز تحت عنوان « الإلتزامات » أى الواجبات التى ألقى على عاتق شركة القناة القيام بها .

أما القسم الثانى فيضم الأربع عشرة مادة الباقية وقد وردت تحت عنوان « الامتيازات » أى التسهيلات التى منحت للشركة . وتنص المادة الأولى من باب الالتزامات على أن تتعهد الشركة المنشأة بمقتضى امتياز ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ بأن

---

(١) الأوراق التركية ، دوسيه ٣ ١٥ — ١٤

صورة الفرمان المختص بالترخيص بإنشاء خليج السويس الكبير و[illegible] على الواجبات والمعاهدات التى يقتضى أن يعمل بها فى هذا الشأن (٢٦ [illegible] ثانى ١٢٧٢ هـ ٥ يناير ١٨٥٦) .

تقوم - على حسابها وتحت مسئوليتها - بجميع الأشغال اللازمة لإنشاء :

١ — قناة صالحة لملاحة السفن الكبيرة فيما بين السويس والخليج البيلوزى .

٢ — ترعة للرى والملاحة النهرية تربط نهر النيل بالقناة البحرية السابقة .

٣ — فرعين للرى والتغذية يتفرعان من الترعة السابقة ويتجه أحدهما إلى السويس والآخر إلى الفرما .

وقد نصت هذه المادة كذلك على أنه ما لم يقم عائق لظرف قاهر فإنه يجب الانتهاء فى خلال ست سنوات من هذه الأعمال التى أحازت المادة الثانية للشركة القيام بها بمعرفتها أو بواسطة مقاولين ، على أن يكون — فى أى الحالات — أربعة أخماس العمال الذين يقومون بهذا العمل من المصريين .

وقد حددت المواد من ٣ — ٧ مواصفات القناة بين البحرين وترعة الماء العذب واتجاه كل منهما ، هذا إلى جانب تكليف الشركة بإنشاء ميناء على الخليج البيلوزى وتحسين ميناء السويس .

أما المادة الثامنة فقد نصت على أنه يجوز لأصحاب الأراضى المقيمين على ضفاف القنوات والترع التى تنشئها الشركة ويرغبون فى رى أراضيهم من مياهها أن يحصلوا على تصريح بذلك من الشركة مقابل دفع رسم يتفق عليه ، وقد نصت المادة السابعة عشرة على أن يكون هذا الرسم متناسبا مع كمية المياه المأخوذة ومساحة الأراضى المروية على أن تحدد الشركة تعريفة لذلك (١) .

أما باب الامتيازات فقد نصت أولى مواده (وهى المادة ١٠ عموما من مواد الامتياز) فى الفقرة الأولى على أنه من أجل إنشاء القنوات وملحقاتها المشار اليها فى باب الالتزامات تعطى الحكومة المصرية للشركة حق استغلال جميع الأراضى اللازمة لذلك والتى لا تكون مملوكة للأفراد وذلك بدون أن تؤدى الشركة عنها أية ضرائب . كما منحت الشركة بمقتضى الفقرة الثانية من هذه المادة حق استغلال الأراضى غير المنزرعة فى ذلك الوقت والتى لم تكن ملكا للأفراد ، فتقوم الشركة

(١) سبقت مناقشة هذه المسألة فى الحديث على الامتياز الأول (الفصل الثانى) .

بريها وزراعتها بمعرفتها وعلى نفقتها ، على أن تعفى من الضرائب مدة عشر سنوات ابتداء من تاريخ استغلالها ، وبعد انتهاء هذا الأجل تخضع هذه الأراضى طوال المدة الباقيه من فترة الامتياز للالتزامات والضرائب التى تكون خاضعة لها الأراضى المماثلة فى المديريات الأخرى فى مصر .

وإذا كانت المادة العاشرة قد منحت الشركة حق الاستيلاء على الأراضى الحكومية فإن المادة الثانية عشرة قد أهدرت حقوق الأفراد أصحاب الأراضى إذ أباحت للشركة الاستيلاء على أراضيهم التى ترى الشركة ضرورتها لتنفيذ الأعمال اللازمة ، وتركتهم تحت رحمة الشركة فى تقدير التعويض لهم حيث نصت هذه المادة على أن يتم — بطريقة ودية كلما أمكن ذلك — دفع التعويضات عن نزع ملكية هذه الأراضى ، أما إذا نشأ نزاع حول التعويضات فتتولى تقديرها هيئة تحكيم تتكون من ثلاثة أعضاء أحدهم يمثل الشركة وآخر يمثل أصحاب الأرض وثالث تعينه الحكومة المصرية ، وتكون قرارات هيئة التحكيم نافذة فى الحال وغير قابلة للطعن ( ) .

ومما يؤخذ على هذه المادة أنها — علاوة على إهدار حقوق الأفراد . للشركة وحدها أمر تقدير ضرورة نزع ملكية هذه الأراضى .

وقد أعطت الحكومة للشركة بمقتضى المادة الثالثة عشرة الحق . طوال مدة الامتياز — فى استخراج المواد اللازمة لها من مناجم الدولة ومحاجرها ، وإعفاء ما تستورده الشركة من الخارج من آلات ومواد من جميع الرسوم الجمركية .

أما المادتان الرابعة عشرة والخامسة عشرة من الامتياز الثانى فقد اختصتا بحرية الملاحه فى القناه ، إذ نصت أولاهما على أن « القناة البحرية العظيمة من السويس إلى الفرما والموانى المتصلة بها مفتوحة على الدوام كممر محايد لكافة السفن التجارية التى تعبرها من بحر لآخر وذلك بدون تمييز أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات ، نظير دفع الرسوم وتنفيذ اللوائح التى تضعها الشركة العالمية صاحبة الامتياز لاستخدام هذه القناة وملحقاتها » .

(١) Voisin — Le Canal de Suez, T. I, P. 60-61

ونصت المادة الخامسة عشرة على أنه « نتيجة للمبدأ المقرر فى المادة السابقة لا يجوز الشركة العالمية صاحبة الامتياز أن تمنح لأية سفينة أو شركة أو فرد امتيازات أو تسهيلات لا تمنحها لسائر السفن والشركات والأفراد فى الظروف المماثلة » .

وحددت المادة السادسة عشرة أجل الامتياز بتسعة وتسعين عاما تبدأ من افتتاح القناة البحرية للملاحة (١) ، وقد نصت هذه المادة كذلك على أنه عند انتهاء أجل الامتياز تستولى الحكومة على القناة البحرية وجميع المهمات المخصصة للخدمة البحرية بهذه المنشأة نظير دفع قيمتها بعد تقديرها بالطرق الودية أو التحكيم . وأضافت هذه المادة إلى ذلك أنه « إذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدد أخرى متتالية كل منها تسعة وتسعون عاما فإن حصة الحكومة المصرية المنصوص عليها فى المادة الثامنة عشرة وقدرها (١٥٪) ترتفع إلى ٢٠٪ عن المدة الثانية وإلى ٢٥٪ عن المدة التى تليها وتظل هذه النسبة ترتفع بمقدار ٥٪ عن كل مدة على ألا تتجاوز هذه الحصة ٣٥٪ من الأرباح الصافية للمشروع . ويلاحظ أن هذه الفقرة الأخيرة وضعت على سبيل الإغراء بتجديد الامتياز مما يدل على أن الشركة كانت تبيت النية منذ البداية لكى تظل محتفظة بوضعها قرونا عديدة ، لولا أن مصر قضت على هذه المحاولة ولم تعد القناة إلى مصر فى الموعد الذى ينتهى عنده أجل الامتياز فقط بل وقبل هذا الموعد باثنى عشر عاما على اثر قرار تأميم شركة قناة السويس الذى اتخذته الحكومة المصرية فى ٢٦ يوليو عام ١٩٥٦ .

وتعرضت المادة السابعة عشرة لمسألة الرسوم على الملاحة فى القناة ، فنصت على أنه « من أجل تعويض الشركة عن نفقات الإنشاء والصيانة والإدارة ، سمحنا لها من الآن وطوال مدة الامتياز ، بأن تفرض وتحصل رسوما على الملاحة ونظير إرشاد السفن وسحبها ورسوها أثناء مرورها فى القنوات والموانى المتصلة بها وذلك على أساس تعريفه يكون للشركة حق تعديلها فى أى وقت على شرط :

١ — أن تحصل تلك الرسوم من جميع السفن بدون استثناء أو تمييز .

---

(١) ولما كانت القناة قد افتتحت فى ١٧ نوفمبر عام ١٨٦٩ فقد كان من المقرر انتهاء أجل الامتياز فى ١٦ نوفمبر عام ١٩٦٨ ، لولا أن الحكومة المصرية أصدرت قرارها بتأميم شركة قناة السويس فى ٢٦ يوليو ١٩٥٦ .

٢ — أن تعلن هذه التعريفة قبل تطبيقها بثلاثة أشهر فى عواصم البلاد التى يهمها الأمر وفى أهم موانيها التجارية .

٣ — ألا يتعدى الرسم الخاص بالملاحة عشرة فرنكات عن كل طن بحرى من حمولة السفن وعن كل فرد من الركاب .

ويذهب البعض (١) إلى القول بأنه لما كان فرض الرسوم يعتبر من أعمال السيادة فإن تنازل الدولة عنه للشركة باطل لمخالفته للنظام العام . إلا أنه يلاحظ أن الحكومة المصرية لم تتنازل تماما عن حقها ولكنها وضعت حداً أقصى لهذه الرسوم وبذلك قيدت حق الشركة فى فرض الرسوم ، كما نصت المادة نفسها على وجوب المساواة بين سفن جميع الدول فى دفع هذه الرسوم .

ثم تناول الامتياز الثانى مسألة أرباح الشركة ، فنصت المادة الثامنة عشرة على أنه « فى مقابل الأراضى الممنوحة للشركة والامتيازات الأخرى المعطاة لها بموجب المواد السابقة فإننا (الوالى) نحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحصة قدرها (١٥ ٪) من صافى الأرباح السنوية » .

أما المادة التاسعة عشرة فتختص بالأعضاء المؤسسين إذ نصت على أن تحدد بمعرفة الحكومة المصرية قائمة الأعضاء المؤسسين الذين ساهموا بأعمالهم أو دراساتهم أو رءوس أموالهم فى تنفيذ المشروع قبل إنشاء الشركة ، وتخصص حصة قدرها ١٠ ٪ من صافى أرباح المشروع لهم أو لورثتهم (٢) .

ولم يمكن العثور — ضمن الوثائق المصرية — على قائمة الأعضاء المؤسسين ، ورغم ما أبداه (دى لسبس) من عناية بنشر الوثائق الخاصة بمشروع قناة السويس فإنه لم ينشر قائمة الأعضاء المؤسسين (٣) .

وقد عين (دى لسبس) — بمقتضى المادة العشرين — مديراً لشركة القناة بصفته أول المؤسسين . وذلك لمدة عشر سنوات من بدء الامتياز .

وفى المادة الحادية والعشرين وعد الوالى شركة القناة بمعونة الحكومة المصرية

---

(١) دكتور مصطفى الحفناوى . قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة حـ ١ ص ٢٠١

(٢) Voisin, T. I, P. 64

(٣) Sammarco : Precis ... T. IV, P 92

وموظفيها كما وضع مهندسيه (لينان) و(موجيل) تحت تصرف الشركة لإدارة ما تأمر به من أعمال ومباشرة الرقابة العليا على العمال وتنفيذ اللوائح الخاصة بسير العمل .

وجاء في ختام الامتياز أنه « نظراً لأن الامتياز الممنوح للشركة العالمية لقناة السويس البحرية يجب أن يصادق عليه جلالة السلطان ، فإنني أرسل إليكم هذه الصورة الرسمية لكي تباشروا إنشاء هذه الشركة من الناحية المالية ، أما أعمال الحفر في البرزخ فيمكن للشركة أن تبدأ فيها عندما تصدر موافقة حكومة السلطان (١) .

---

(١) وفي نفس الوقت الذي أصدر فيه (سعيد) الامتياز الثاني وافق على اللائحة الداخلية (النظام الأساسي) لشركة القناة ، وتتكون من أحد عشر باباً ونص تمانياً وسبعين مادة ، اختص الباب الأول بمواده الخمس بتسمية الشركة وأغراضها ومركزها بالاسكندرية ومقرها الإداري في باريس وكذلك بمدة امتيازها . واختص الباب الثاني بمواده الثماني عشرة برأس مال الشركة فحدده بمائتي مليون فرنك موزعة على أربعمائة ألف سهم قيمة كل منها خمسمائة فرنك ، كما حدد طريقة الدفع . أما الباب الثالث فقد اختصت مواده الثلاث عشرة بمجلس إدارة الشركة فنص على أن يدير الشركة مجلس مكون من اثنين وثلاثين عضواً يمثلون الدول الرئيسية صاحبة المصلحة في المشروع ، وتعين الجمعية العمومية للمساهمين أعضاء مجلس الادارة لمدة ثماني سنوات وتبعاً لذلك يتجدد ثمن الأعضاء سنوياً ، كما تقرر أن يختار مجلس الادارة كل سنة رئيساً وثلاثة وكلاء ، وأن يجتمع مجلس الادارة مرة على الأقل كل شهر وتصدر قراراته بأغلبية أصوات الحاضرين ، وإذا تعادلت الأصوات كان صوت الرئيس هو المرجح .

واختص الباب الرابع بتكوين لجنة للإشراف من رئيس مجلس الادارة وأربعة من الأعضاء وتجتمع مرة كل أسبوع على الأقل . وتناول الباب الخامس تشكيل الجمعية العمومية للمساهمين واجتماعاتها وقراراتها ، واختص البابان السادس والسابع بحسابات الشركة وأرباح الأسهم ، والباب الثامن ببيان المسائل القضائية والمنازعات وتقرر في الباب التاسع أن تنتدب الحكومة المصرية مندوباً خاصاً لدى مركز الشركة الاداري في باريس يحق له الاطلاع على أعمال الشركة لملاحظة مدى تنفيذ شروط الامتياز . أما الباب العاشر فقد حدد مجلس الادارة الأول وذلك خلال فترة أعمال الحفر ولمدة السنوات الخمس التالية لافتتاح القناة للملاحة ، وكان هذا المجلس يتكون من (دى لسبس) رئيساً وأحد عشر عضواً آخرين هم ، روسينيز ، كوبراد ، مانكايي ، نحرلالى ، رسو ، ليبسو ، روولملا ، بالوكابا ، ريدل ، لنتزه وهارس .

(الأوراق التركية ، ترجمة اللائحة التركية المودعة بالملف ٣ — ١٥ — ٤ في ٢٦ ربيع الآخر ١٢٧٢ هـ — ٥ يناير ١٨٥٦ م) .

ومما يؤخذ على الامتياز الثانى أنه حرم مصر وحكومتها من بعض الحقوق التى تقررت لها فى الامتياز الأول ، فبينما نصت المادة الثانية من الامتياز الأول على حق الحكومة المصرية فى أن تعين دائماً مدير شركة القناة نجد أن الامتياز الثانى ألغى هذا الحق حيث نصت المادة الثالثة من اللائحة الداخلية (النظام الأساسى) للشركة والمرفقة بالامتياز الثانى على أن تعيين مدير الشركة من اختصاص مجلس الإدارة . وفضلا عن ذلك فانه بينما كانت المادة الرابعة من الامتياز الأول تنص على أنه من حق الحكومة المصرية أن تنشىء على حسابها ما ترى إنشاءه من تحصينات فى منطقة القناة فاننا نجد أن الامتياز الثانى قد أغفل مسألة التحصينات إغفالا تاماً ، وليس أدل على فداحة هذا الإغفال وجسامة خطره من أن الجيوش الإنجليزية التى جاءت لاحتلال مصر فى عام ١٨٨٢ عدلت عن غزو البلاد من جهة الإسكندرية وأتت لغزوها من الجهة الشرقية لخلوها من التحصينات (١) .

إلا أنه مهما قيل فى تصوير نقائص الامتياز الثانى وعيوبه فقد كانت المسائل تلفت النظر فى هذا الامتياز خصوصاً مسائل ثلاث :

استخدام العمال المصريين والتنازل عن بعض الأراضى للشركة ثم موضوع الحياد .

العمال المصريون :

جاء الامتياز الأول خلواً من أية إشارة لمسألة استخدام العمال المصريين فى حفر القناة ، ووجدت الحكومة الإنجليزية فى ذلك حجة تستند إليها فى معارضة المشروع ولكى تثير المخاوف فى دوائر الحكومة العثمانية أوضحت الحكومة الإنجليزية أن استقدام عدد كبير من الأجانب والفرنسيين على وجه الخصوص إلى منطقة القناة لتنفيذ الأعمال التى يتطلبها المشروع يشكل خطراً جسيماً على مستقبل الإمبراطورية العثمانية حيث لا تلبث الحكومة الفرنسية أن تستخدم الجالية الفرنسية فى منطقة البرزخ لتنفيذ خطتها القديمة لامتلاك مصر أو على الأقل لفصلها عن بقية الممتلكات العثمانية (٢)

(١) Sabry . L'Empire Egyptien Sous Ismail, P. 263-264.

(٢) Rossignol : Le Canal de Suez, Etude Historique, juridique et Politique, P. 31

وكانت الحكومة الإنجليزية تخشى أن تصير الجالية الفرنسية فى منطقة القناة خطراً يهدد مواصلات انجلترة مع الهند(١) .

وفى الواقع لقد كان احتمال استخدام عمال أجانب فى أعمال الحفر أمراً على جانب كبير من الأهمية والخطورة بالنسبة لمستقبل البلاد السياسى ، حيث أنه فى ذلك الوقت كان الأجانب فى مصر يعيشون فى ظل الامتيازات الأجنبية وكان من الممكن لو ازداد عددهم فى منطقة برزخ السويس أن تصير هذه المنطقة بمثابة مستعمرة فرنسية داخل الأراضى المصرية مما قد يؤدى إلى أن تصبح فى النهاية حكومة داخل الحكومة المصرية(٢) .

ولذلك ورغبة من (سعيد باشا) و (دى لسبس) فى القضاء على حجة انجلترة وهدم إدعائها فى معارضة المشروع على أساس الخوف من استخدام العمال الأجانب ، وللقضاء على ما صار يساور الحكومة العثمانية من مخاوف بسبب هذه المسألة نص الامتياز الثانى فى مادته الثانية على أن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين فى تنفيذ المشروع من المصريين .

ولقد كان الهدف من هذا النص سياسياً من ناحية واقتصادياً من ناحية أخرى ، إذ قصد به تخفيف حدة المعارضة الإنجليزية المشروع وتبديد شكوك الحكومة العثمانية ومخاوفها من أهداف فرنسا السياسية ونوايا سعيد الاستقلالية ، ولقد اعترفت جريده (برزخ السويس) التى كانت تصدرها شركة القناة بأن هذه المادة كان الغرض منها دفع الإتهامات عن سعيد وتعزيز مركزه ، تلك الإتهامات التى كان يروجها البعض بأنه يرمى إلى حركة إستقلالية أو تعريض أملاك الدولة العثمانية للضياع(٣) . ومن جهة أخرى كان تقرير استخدام العمال المصريين دون الأوروبيين فى تنفيذ المشروع يعود بالفائدة على شركة القناة ذاتها ، حيث كان من مصلحة الشركة أن يكون استخدام العمال الأجانب فى أضيق نطاق ممكن ومقتصراً

---

(١) Hoskins British Trade Routes to India, P 359, Hallberg, P 166

(٢) دكتور عبد العزيز الشناوى : السخرة فى حفر قناة السويس ص ٧

(٣) L'Isthme de Suez, No. 120. 6e Annee, 15 JUIN 1861, P. 199

على الأعمال الفنية الدقيقة التى لم يكن للمصريين دراية بها ، فقد كان من المتعذر على الشركة استخدام العمال الأوروبيين على نطاق واسع فى تنفيذ المشروع حيث أن أجورهم مرتفعة تزيد كثيراً عن أجور العمال المصريين ، والشركة فى بداية عهدها فى حاجة إلى التوفير والتدبير لا الإسراف والتبذير فى النفقات . هذا إلى جانب قلة إنتاج العمال الأوروبيين بالنسبة للمصريين فى مثل هذه الأعمال خصوصاً وأن الجو فى منطقة البرزخ حار ولم يألفه الأوروبيون بينما اعتاد عليه المصريون ، كما أن منطقة البرزخ كانت خالية من وسائل الراحة التى اعتادها الأجانب فى بلادهم ، ولذلك فان هذه الصحراء بظروفها القاسية ما كانت لتجذب العمال الأوروبيين فى ذلك الوقت[1] . ولذلك فانه على الرغم من أن المادة التى تنص على استخدام العمال المصريين وردت فى الامتياز الثانى فى باب التزامات الشركة إلا أنها فى الواقع كانت إمتيازاً أكثر منها إلتزاماً لانه بدون النص على استخدام العمال المصريين كان تنفيذ المشروع سيصبح ضرباً من المستحيل لأن العمال المصريين كانوا وحدهم أقدر على تحمل هذا العمل الشاق[2] .

وقد أراد (دى لسبس) أن يضمن للشركة الحصول على ما تحتاج إليه من العمال المصريين فاستطاع أن يقنع الوالى باصدار وثيقة تتعهد فيها الحكومة المصرية بجمع العمال المصريين اللازمين لأعمال الحفر بعد أن أدخل فى روع (سعيد باشا) أن اللجنة الدولية التى عكفت على وضع تقريرها المفصل فى أوروبا تريد أن تعرف بطريقة مؤكدة الوسائل التى سوف تحصل الشركة بواسطتها على العمال والأجور التى سيتناولها هؤلاء العمال من الشركة وتكاليف معيشتهم فى البرزخ حتى تستطيع اللجنة الدولية تقدير نفقات تنفيذ المشروع تقديراً دقيقاً فى تقريرها المفصل . وقد استجاب (سعيد) لرغبة (دى لسبس) فأصدر من الإسكندرية فى ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ لائحة باسم (لائحة استخدام العمال الوطنيين فى أعمال قناة السويس) ، وليس أدل على أن الحجة التى ساقها (دى لسبس) لاقناع (سعيد) باصدار هذه

---

(١) دكتور عبد العزيز الشناوى : [illegible] ص ١٦

(٢) [illegible] The Gates of the East, P. 24

اللائحة لم تكن سوى حيلة أن تكاليف المشروع فى التقرير المفصل للجنة الدولية لم تزمير عنها فى المشروع التمهيدى(١) ، أو فى التقرير الموجز للجنة الدولية ذاتها .

وفى مقدمة هده اللائحة(٢) أوضح (سعيد) الأغراض التى يهدف إليها من إصدارها وهى ضمان تنفيذ أعمال قناة السويس ثم ضمان حسن معاملة الشركة للعمال المصريين وأخيراً رعايه مصالح الزراع وأصحاب الأراضى . ورغم خلو مواد اللائحة من لفظ السخرة فان بعض هده المواد كانت تفيض بمعنى السخرة ، فقد نصت المادة الأولى من مواد اللائحة الإحدى عشرة على أن « تقدم الحكومة المصريه العمال الذين سيعملون فى أشغال الشركة بناء على الطلبات التى يتقدم بها مهندس الشركة وطبقاً لاحتياجات العمل » ،وقد كانت هذه الماده بالغة الخطورة يتجلى فيها فداحه العبء الذى ألقى على الشعب المصرى ، فقد كانت مادة مرنة لم يحدد فيها عدد العمال ، ولم ينص فيها على حد أقصى لعددهم لا يمكن تجاوزه بل كان تقديم الحكومة للعمال المصريين مرهوناً باحتياجات العمال وتقدير كبير مهندسى الشركة ، وكان هدا — ولا شك — يؤثر مصلحة الشركة على مصلحة الشعب المصرى .

وعلى الرغم من أن المادة الثالثه من اللائحة قد نصت على مراعاة مواسم الزراعة عند تحديد عدد العمال اللازمين للعمل فى أشغال القناة إلا أن (دى لسبس) لم يقيد نفسه بهذه المادة بل تجاهلها وتمسك بالمادة الأولى على حساب مصلحة البلاد(٣) .

وقد اهتمت المادة الثانية بتحديد أجور العمال ومواعيد سدادها ومسائل طعامهم وتوفير الماء اللازم لشربهم ، ورغم أن هده المادة حددت الأجور على أساس متوسط

---

(١) دكتور عبد العزيز الشناوى : المصدر السابق ص ٣٣ — ٣٥

(٢) Voisin Le Canal de Suez, T. I, P 108, Roux, J. Ch. L'Isthme et le Canal de Suez, T I, P. 469-471 (Annexe No. 17)

(٣) Sabry, P 265

الأجور التي تدفع في أعمال الحفر إلا أن هذا التحديد كان ينطوي على كثير من الظلم نظراً لما كان يحيط بالعمل في منطقة القناة من ظروف قاسية كالسفر الطويل الشاق وظروف البرزخ نفسه . كما أنه على الرغم من أن هذه المادة نصت على دفع أجور العمال نقداً في نهاية كل أسبوع فقد احتفظت الشركة لنفسها بحق احتجاز أجر خمسة عشر يوماً من كل عامل لضمان عدم تخليه عن العمل ، فإذا استمر العامل في عمله حتى النهاية تسلم المبلغ المحجوز ، أما إذا تخلى العامل عن العمل وعمد إلى الهرب فإن هذا المبلغ يضيع عليه ، وقد أرادت الشركة بهذا الإجراء تلافي ما كانت تتوقعه من هروب العمال من ساحات الحفر قبل انتهاء المدة المحددة لهم ، ولهذا السبب أيضاً فرضت المادة الخامسة من مواد اللائحة عقوبات على العمال الذين يحاولون الهرب ويدل هذا كله على وجود عنصر الإكراه في استخدام العمال المصريين في أعمال الحفر في منطقة القناة . فهم لا يستطيعون ترك ساحة العمل خصوصاً وقد فرضت عليهم حراسة شديدة أثناء سفرهم من بلادهم للحيلولة دون هربهم في طريقهم إلى منطقة البرزخ ، كما فرضت عليهم رقابة شديدة في منطقة العمل منعاً للهرب أو التراخي في العمل ، وقد استغلت اللائحة النظام القاسي الذي كان سائداً في مصر وعلى أساسه حددت المادة الثالثة مقطوعية العامل في أعمال الحفر بما كانت تحدده مصلحة الطرق والكباري في تنفيذ المشروعات العامة .

وتعرضت المادة الرابعة لمسألة المحافظة على الأمن في منطقة القناة فنصت على أن ضباط الحكومة ورجالها الذين يقومون بأعمال الشرطة في المنطقة إنما يأتمرون بأوامر كبير مهندسي الشركة ويعملون في حدود تعليماته ، وبذلك صارت السلطات المصرية المحلية في منطقة القناة خاضعة لموظف في شركة القناة (١) .

أما المادة السادسة فقد اهتمت بمساكن العمال ورعايتهم الصحية ، ونصت المادة السابعة على أن تتحمل الشركة مصاريف انتقال العمال من بلادهم إلى ساحات الحفر ، ولم تنص على تحمل الشركة لنفقات عودة العمال إلى قراهم ، ومع ذلك فقد

---

(١) وقد ظل هذا الوضع قائماً طوال مدة حكم (سعيد) وحتى صدر القرار في مارس عام ١٨٦٣ بإنشاء محافظة القناة .

كفت الحكومة المصرية شركة القناة عبء هذه المصروفات وتكفلت الحكومة بنقل العمال على نفقتها فى السفن النيلية أو السكك الحديدية (١) .

وهكذا أصبح فى إمكان شركة القناة — بفضل هذه اللائحة — الحصول على جند هائل من العمال يمكن الاعتماد عليه فى تنفيذ كافة الأعمال التى يتطلبها المشروع ولذلك كانت هذه اللائحة كسباً كبيراً للشركة حتى لقد استغلها (دى لسبس) أثناء دعايته فى انجلترة خلال شهر أبريل عام ١٨٥٧ حيث أوضح أن الشركة لن يعوزها العمال المصريون بل ستحصل عليهم — بكثرة عظيمة وأجور زهيدة (٢). كما استند إلى اللائحة عند دعوة الجماهير إلى الاكتتاب فى أسهم الشركة وعند دعوة الشركات والمقاولين فى أوروبا إلى التقدم لتنفيذ المشروع ، فكان يلوح بلائحة العمال لاغرائهم على التقدم للاشتراك فى تنفيذ المشروع (٣) .

ورغم أن لائحة العمال كانت فى كل بنودها فى مصلحة شركة القناة فإن الشركة لم تلتزم بما جاء فيها وسلكت فى معاملة العمال السبيل الذى تمليه عليها مصلحتها دون أى اعتبار آخر ، ومن سوء حظ الفلاحين المصريين أن ظروف (سعيد) فى ذلك الوقت جعلته ينساق لأطماع الشركة ويلبى طلباتها ، فقد ساهم بما يقرب من نصف أسهم الشركة وكان يعز عليه — كمساهم كبير — أن يفشل المشروع بسبب نقص الأيدى العاملة ، خصوصاً وأن (دى لسبس) ألقى فى روعه أنه إذا فشل المشروع أو تأخر تنفيذه بسبب عدم وفاء (سعيد) بالتزاماته فإن حملة الأسهم سوف يهبون للمطالبة بتعويضات عما لحق بهم من أضرار ، كما أن الوالى كان راغباً أشد

---

(١) وحددت المادة الثامنة للصناع الفنيين كالنجارين والحدادين الذين تستخدمهم شركة القناة أجر المثل الذى يتقاضونه من الحكومة ، كما نصت المادة التاسعة على دفع أجور ممتازة لرجال الجيش إذا استخدمتهم الشركة وهذا من قبيل الاغراء . وتعهدت الحكومة المصرية فى المادة العاشرة بتقديم ما يلزم للشركة من أدوات كالمعاطف والفئوس وغيرها بسعر التكلفة وفى المادة الأخيرة عهد (سعيد) إلى كل من (لسان) و (موجيل) بالاشراف على العمال وتذليل ما قد يصادف تنفيذ هذه اللائحة من صعوبات .

(٢) De Lesseps Lettres, journal . T. IV, P. 216

(٣) دكتور عبد العزيز الشناوى : السخرة ... ص ٤٢ — ٤٣

الرغبة فى خروج المشروع إلى حيز التنفيذ بأى ثمن (١) . ولذلك لم يلبث (سعيد) أن وفى بما تعهد به فى المادة الأولى من لائحة العمال ونشط مديرو الأقاليم فى جمع العمال ، فكان الفلاحون المصريون يجمعون من مختلف القرى ويساقون إلى ساحات الحفر زمرا ، تنقلهم الحكومة على نفقتها إلى منطقة القناة خلافاً لما التزمت به الشركة فى اللائحة . وكان العامل يشتغل فى أعمال الحفر شهراً واحداً ويعود بعده إلى قريته . ورغم ما أعلنه (دى لسبس) من أنه سوف يستخدم الآلات الميكانيكيه فى أعمال الحفر ولن يتجاوز مايستخدمه من العمال أربعة أو خمسة آلاف حتى لا تضار الزراعة فى مصر (٢) ، فقد بلغ عدد الفلاحين الذين كانوا يتركون أعمالهم الزراعية ستين ألفاً كل شهر يكون عشرون ألفاً منهم قائمين بالعمل فعلا ، ومثلهم فى طريق عودتهم إلى بلادهم ، وعدد مماثل فى طريقهم إلى ساحات الحفر . وبذلك بلغ مجموع الفلاحين الذين تفقدتهم الأرض ٧٢٠ ألفاً كل عام وهو عدد ضخم خصوصاً وأن عدد سكان مصر فى ذلك الوقت لم يتجاوز خمسة ملايين نسمة (٣) .

وقد كان العمال يقاسون الأمرين خلال الشهر الذى يمضونه فى عمليات الحفر ، فكثيراً ما كان الموت يحصد أعداداً منهم بسبب قلة المياه (٤) ، وقد كانت الشركة مسئولة عن ذلك لأنها رغبة منها فى تدعيم مركزها لدى الرأى العام الأوروبى أغفلت ماسبق أن تعهدت به بخصوص البدء بحفر ترعة الماء العذب التى كانت ضرورية لإمداد العمال المشتغلين فى حفر القناة البحرية بالماء العذب الصالح للشرب(٥) ، وبدأت بحفر القناة البحرية أولا مما أدى إلى موت العمال عطشاً

---

(١) دكتور عبد العزيز الشناوى : السخره ص ١٢٤ — ١٢٤

(٢) L'Isthme de Suez, 5e Annee, No. 87, Ier, Fev. 1860, P. 46

(٣) Memoire de Nubar a Comte de Morney · Douin · Hist. du Regne du Kh. Ismail p. 79-80

(٤) Hoskins : British Trade Routes to India, p. 365

(٥) الوثائق النمساوية — الميكروفلم No. 830. de Huber a Buol du Caire, le 17 Mai, 1855;
Kenney : The Gates of the East, p. 24.

فى صحراء البرزخ . كما أنه على الرغم من أن الشركة أنشأت بعض مراكز للإسعاف فإن الأوبئة لم تلبث أن انتشرت بين العمال كالرمد والدوسنطاريا والأمراض الصدرية والتيفود والكوليرا فقضت على عدد غير قليل من العمال [١] .

أما فيما يختص بالأجور فإن الشركة لم تلتزم بما تعهدت به لائحة العمال من حيث أجور العمال على أساس أيام العمل التى يشتغلونها بل سارت فى تحديد أجر العامل على أساس إنتاجه (المقطوعية) وحددت لذلك أجوراً منخفضة كانت تتراوح فى المتوسط بين خمسين وسبعة وخمسين قرشاً ونصف شهرياً ، ينفق منها على طعامه ولفائفه ويذهب جزء منها إلى جيوب المتعهدين بحيث لا يكاد يتبقى للعامل شىء من أجره عند عودته إلى قريته [٢] . ورغم ضآلة هذه الأجور فقد ماطلت الشركة فى سدادها حتى تراكم عليها مبلغ أربعة ملايين وخمسمائة ألف فرنك (١٧٣٫٢٥٠ جنيه [٣]) ناهيك عن القسوة الشديدة فى معاملة العمال والكرباج الذى كانوا يعملون تحت لذعاته .

وقد أصيبت الزراعة فى مصر بأضرار بليغة نتيجة استخدام السخرة فى حفر قناة السويس باعتراف المسئولين فى الشركة[٤] ، ولقد قدر (نوبار [٥]) خسارة الإنتاج فى مصر من جراء استخدام السخرة بمبلغ أربعين مليوناً من الفرنكات ، خصوصاً وأن الحكومة لم تكن تتكفل بإعادة العمال إلى قراهم إلا إذا كانت على الشبكة الحديدية المتواضعة كما كان العمال يعودون إلى ديارهم منهوكى القوى عاجزين عن متابعة عملهم فى الزراعة مدة من الزمن . ولم يقف أمر السخرة عند هذا الحد

---

(١) دكتور الشناوى : السخرة ٢٦٢ — ٢٦٦

(٢) Douin Hist. du Regne du kh Ismail, p. 79-80

(٣) حصم هذا الدين من التعويض الذى حكم نابليون الثالث بأن تدفعه الحكومة المصرية نظير إلغاء السخرة .

(٤) Ritt Hist. de l'Isthme de Suez, p. 286-287

(٥) Memoire du Nubar au Gouvernement Francaise en Octobre 1864 · Sabry ... p. 274

بل اقتضت شركة القناة فى نهاية الأمر تعويضاً جسيماً مقابل إلغاء السخرة فى عهد إسماعيل (١) .

وكانت السخرة إحدى الأسس التى استندت إليها الحكومة العثمانية فى معارضتها لمشروع القناة ، ورغم أنها عبرت فى مذكرة بعثت بها إلى والى مصر وإلى الحكومتين الإنجليزية والفرنسية فى أبريل ١٨٦٣ عن عدم رغبتها فى عرقلة تنفيذ المشروع لما له من فوائد عامة فإنها أعلنت أنها لا يمكن أن توافق على المشروع فى ظل السخرة (٢) .

كما كانت الحكومة الإنجليزية تعارض ـ غير مخلصة ـ نظام السخرة فى حفر القناة رغم أنها أثناء تنفيذ مشروع الخط الحديدى كانت تلح على (سعيد) لزيادة عدد عمال السخرة لإتمام الخط فى أقصر وقت(٣) .

وما دمنا بصدد الحديث عن العمال وطريقة استخدامهم ومعاملتهم أثناء عمليات حفر القناة فإنه يجدر بنا أن نبحث موقف السان سيمونيين من هذه المسألة ، فلو قدر لهم القيام بتنفيذ المشروع هل كانوا يلجئون إلى نظام السخرة القاسى الذى لجأ إليه (دى لسبس) أو أنهم كانوا يستخدمون العمال فى أعمال الحفر دون ضغط أو إكراه نظراً لما كان ينادى به السان سيمونيون من مبادىء إنسانية وما عرف عنهم من عطف على شئون العمال ؟

يذهب بعض الكتاب (٤) إلى أن أتباع سان سيمون لو كانوا مسئولين عن تنفيذ المشروع لما جعلوا منه « مسرحاً للكسب الاستعمارى واستغلال الإنسان لأخيه الإنسان دون اعتبار لفكرة الإنسانية العالمية التى جاهدوا نحو ربع قرن فى سبيل تحقيقها » .

(١) بلغت قيمة التعويضات عن أبطال السخرة ٤٢ مليون فرنك
د. الشناوى : السخرة ص ٢٩٨

(٢) Op. Cit, p. 268, Doun. p. 37-44-45

(٣) د. الشناوى . ص ١٩٠ — ١٩١

(٤) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٩١

إلا أن السان سيمونيين لم يكونوا يكنون هذا الشعور الإنسانى إزاء أهل الشرق ، ومن ثم فالمرجح أنه لو كان السان سيمونيون هم الذين نفذوا مشروع القناة بين البحرين لما كانت معاملتهم للعمال المصريين تفضل كثيراً معاملة شركة القناة وليس أدل على ذلك من أن الأب (انفانتان) أثناء رحلته إلى مصر بين عامى ١٨٣٣ — ١٨٣٦ عبر عن اعتقاده بأن (محمد على) يستطيع فى ظل حكمه الدكتاتورى توجيه مئات الآلاف من العمال الوجهة التى يريدها ، وأنه بهذه الطريقة تمكن من حفر ترعة المحمودية فى أقل من عام ، وكان (انفانتان) يؤمل أن يتم حفر قناة السويس بنفس الطريقة (١) .

ويحفظ لنا التاريخ قصة مؤلمة تروى كيف استغل (محمد على) المصريين استغلالا بشعاً فى حفر ترعة المحمودية فكان مديرو المديريات يجمعون الرجال قسراً ويربطونهم قطارات بالحبال حتى بلغ مجموع ما قدمته المديريات المصرية من العمال نحو أربعمائة ألف عامل انتزعوا من الأراضى الزراعية ليعملوا فى حفر ترعة المحمودية فعانوا إلى جانب قسوة العمل وشدته قلة الغذاء وعدم وجود الماء العذب وشدة البرد حتى هلك منهم كثيرون فقدرهم البعض بنحو إثنى عشر ألفاً فى عشرة شهور فقط (٢) .

وإذا كان (انفانتان) تمنى أن ينفذ مشروع القناة بالطريقة التى نفذ بها مشروع ترعة المحمودية فليس فى وسعنا إذاً أن نتوقع أن يعامل الفلاحون المصريون معاملة أفضل من تلك التى يلقونها على يد (دى لسبس) وشركة القناة .

* * *

مسالة التنازل عن أراض مصرية :

وكانت مسألة التنازل عن أراض مصرية لشركة القناة من العيوب التى شابت الامتياز الثانى إلى جانب مسألة السخرة ، فقد نصت المادة العاشرة من هذا الامتياز على أن تترك الحكومة المصرية للشركة حق استغلال الأراضى الحكومية

---

(١) Carré Ecrivains et Voyageurs... T. I. p. 261

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٤٢

اللازمة للقنوات وملحقاتها دون أداء ضرائب عنها ، وكذلك الأراضى غير المزروعة التى تقوم الشركة بريها وزراعتها ، كما أباحت المادة الثانية عشرة للشركة حق الاستيلاء على الأراضى التى يمتلكها الأفراد مع دفع تعويض عنها .

وقد اعتقد البعض [١] أن (دى لسبس) كان يؤمل أن يقيم فى منطقة البرزخ إلى جانب الفلاحين والبدو المصريين بعض الجزائريين ومسيحيى الشام الذين كان ينوى استخدامهم فى أعمال الحفر ثم توطينهم فى منطقة البرزخ تحت حماية الشركة خصوصاً وأن (دى لسبس) كتب فى ٢٣ فبراير ١٨٦١ إلى مندوبه فى بيروت بأن يراعى ـ عند إرسال العمال من الشام ـ عدم وصولهم إلى مصر فى أعداد كبيرة وإنما فى مجموعات صغيرة لا يتجاوز عدد كل منها خمسين أو ستين شخصاً حتى لا يؤدى هذا العمل إلى إثارة صعوبات سياسية .

وقد كانت مسألة التنازل عن أراض لشركة القناة تثير المخاوف لدى حكومة الباب العالى بشكل جعلها تحجم عن الموافقة على مشروع القناة مع وجود هذا الامتياز للشركة مع امتياز استخدام العمال المصريين [٢] ، حيث كانت الحكومة العثمانية تعتبر أن التنازل عن هذه الأراضى سوف يؤدى إلى أن تصبح المدن القائمة أو التى ستقام فى منطقة القناة (كالسويس والتمساح أى الإسماعيلية وبورسعيد) علاوة على كل منطقة الحدود التى تفصل بين مصر وسوريا فى أيدى شركة القناة التى تتكون فى معظمها من الأجانب ، « وبذلك تتكون فى مواضع مهمة من أراضى الإمبراطورية العثمانية جاليات مستقلة عنها [٣] » .

ولم تفلح محاولات (دى موستيه De Motstier) سفير فرنسا فى الآستانة فى تبديد المخاوف التى تحيط بالتنازل عن أراض مصرية لشركة القناة ، فقد حاول ـ دون جدوى ـ أن يقنع الحكومة العثمانية بأن سكان منطقة برزخ السويس سيكون

---

(١) Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p. 262

(٢) Voisin . Le Canal de Sue , T. I. p 204, Douin · Hist. du Regne du Kh. Ismail, p. 37, 44-45

(٣) من مذكرة حكومة الباب العالى إلى الحكومة المصرية وسفيرى تركيا فى لندن وباريس (أبريل ١٨٦٣) Sabry, p 268-269

أغلبهم من رعايا الدولة العثمانيه ، وأنه لامبرر للمخاوف من السلطة التى سوف تمارسها شركة القناة فى المنطقة طالما أنها شركة مساهمة ينتمى المساهمون فيها إلى كل الدول الأوروبيه دون تمييز لاحداها على الآخرين ، وأنه يجدر بحكومة الباب العالى أن ترحب بمنح شركة القناة هذه الأراضى لأنه سيترتب على ذلك أن تتحول هذه المنطقة الصحراوية - بفضل جهود الشركة - إلى أراض خصبة منتجة تساعد على زيادة ثروة البلاد ، وأن مصر لن تكون أكثر انفصالا عن بقية أملاك الدولة العثمانية إذا ماحلت هذه المنطقه الخصبة المأهولة بالسكان محل ذلك الحاجز الرملى المقفر (١) .

ومع ذلك فقد ظلت الحكومة العثمانية متمسكة بموقفها من هذه المسألة خصوصاً وأن تنازل الحكومة المصريه للشركة لم يقتصر على ذلك الشريط من الأرض بعرض كيلو مترين على جانبى القناة وحول موانيها ، بل استولت الشركة كذلك على دومين الوادى وتبلغ مساحته نحو عشرة آلاف هكتار (٢٥ ألف فدان) علاوة على منطقة فى دمياط تبلغ مساحتها ٢٥ فداناً وأخرى فى بولاق (١٠ آلاف متر مربع) (٢) .

ولقد أضر التنازل عن هذه الأراضى بمصر إضراراً كبيراً فيما بعد حيث ألزمت الحكومة المصرية بأن تدفع لشركة القناة بمقتضى حكم (نابوليون الثالث) مبلغ ثلاثين مليون فرنك مقابل استرداد الأراضى التى اتضح عدم حاجة المشروع إليها ورغم أن الشركة كانت قد حصلت على دومين الوادى بمليونين من الفرنكات فقد أعادته إلى الحكومة المصرية مقابل عشره ملايين فرنك .

☆ ☆ ☆

الامتياز الثانى والحياد :

كانت مسألة حياد القناة بين البحرين أبرز جوانب المشروع أهمية ، وقد كانت موضع اهتمام السان سيمونيين أثناء مساعيهم لتنفيذ المشروع خلال رحلتهم

---

(١) Douin, p. 42-43.

(٢) Sabry, p. 78-89

الأولى إلى مصر حيث حاول (فورنل) فى أوائل عام ١٨٣٤ إقناع (محمد على) بمشروع القناة على أساس حيادها ، إلا أن (محمد على) جعل اتفاق الدول الأوروبية على ضمان الحياد شرطا أساسياً يجب الوصول إليه سلفا قبل أن يوافق على تنفيذ المشروع .

وقد حاول (دى لسبس) منذ البداية — فى مذكرته بتاريخ ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ — إقناع (سعيد) بالمشروع على أساس أن القناة ستكون محايدة شأنها فى ذلك شأن مضيق البسفور والدردنيل ، ومع ذلك فقد جاء الامتياز الأول خلواً من أية إشارة إلى حياد القناة المزمع إنشاؤها اللهم إلا تسمية شركة القناة باسم الشركة العالمية ، وهذه ليس معناها الحياد وإنما تعنى أن يكون الاكتتاب فى المشروع من جانب الدول جميعاً وبذلك لا تحصل أية دولة منها على نفوذ أكثر من غيرها فى شركة القناة (١) .

وكان بسبب خلو امتياز ١٨٥٤ من الإشارة إلى الحياد أن كتب وقتئذ (بروس) قنصل إنجلترا فى مصر إلى حكومته فى ٣ ديسمبر سنة ١٨٥٤ يدعو إلى وجوب الوصول إلى اتفاق بين الدول الأوروبية بخصوص حياد القناة (٢) .

أما الامتياز الثانى فقد رأينا أن مادتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة قد اختصتا بحرية الملاحة فى القناة بالنسبة لكل السفن التجارية دون تمييز . ويأخذ البعض(٣) على هاتين المادتين أنه بمقتضاهما أعطيت السفن التجارية التابعة لجميع الأمم حرية المرور بالقناة فى جميع الأوقات ، وأن عموم النص يفيد — ولو نظرياً — أن هذا الحق يتمتع به السفن التجارية التابعة للدول التى قد تكون فى حالة حرب مع مصر وتركيا ، أى أن حاكم مصر قد تنازل عن بعض حقوقه التى يملكها مع السلطان العثمانى بمقتضى حق السيادة فلا يباشر فى منطقة القناة الحقوق الحربية

---

(١) Shukry: Kh. Ismail and Slavery in the Sudan p. 19 footnotes.

(٢) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة F. O. 79-1156 No. 49, from Bruce to Clarendon, 3rd. Dec. 1854.

(٣) دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٦ و ٧ .

المسلم له بها قانوناً فى مواجهة السفن التجارية المعادية(١) .

كما اعتبر البعض أن التصريح الصادر من جانب والى مصر بأن القناة تعتبر ممراً محايداً لا ينشىء حياداً نافذاً إزاء جميع الدول الأعضاء فى المجتمع الدولى ، وأنه لا قيمة له من الناحية الفقهية لأنه يعد تصريحاً من جانب واحد Unilateral وليس معاهدة بين دولتين أو أكثر ، وذلك على أساس أن الحياد الدائم لا يكون نافذاً بمقتضى تصريح من جانب دولة ما على منطقة من أقاليمها وإنما يجب – حتى تتقيد الدول بهذا الحياد – أن تكون قد قبلته وارتبطت به بمقتضى اتفاق يعقد بين أطراف متعددة Multilateral ، وأى دولة لم ترتبط بهذا الاتفاق لا تكون ملزمة باحترام حياد أعلن من جانب واحد(٢) .

ولكن (دليسبس) فى واقع الأمر لم يكن يهدف إلى تقرير الحياد فى الامتياز الثانى وإنما كان هدفه من المادة الرابعة عشرة أن يبين للدول أن الباشوية المصرية ترغب رغبة أكيدة فى أن تكون القناة محايدة ، وذلك لطمأنة الدول واستمالتها لتأييد المشروع بإعطاء مثل هذا الضمان بالحياد على اعتبار أنه من المنتظر بعد ذلك أن تحاول الدول تقرير مبدأ الحياد فى معاهدة دولية تكون تركيا صاحبة السيادة

---

(١) وتمسك مصر بهذا الحق المشروع إزاء مرور السفن التجارية الاسرائيلية فى قناة السويس نظرا لاستمرار حالة الحرب بين مصر وإسرائيل . إلا انه يلاحظ أن الامتياز الثانى عندما سمح للسفن التجارية المنتمية لجميع الدول بلا استثناء بالمرور فى القناة كان يسير على هدى اتفاقية قائمة فعلا هى اتفاقية لندن (١٣ يوليو ١٨٤١) التى نظمت الملاحة فى مضيق البسفور والدردنيل وقصرت تحريم الملاحة فى المضايق على السفن الحربية ولم تتعرض بالمرة للسفن التجارية :

Hurewitz Diplomacy in the Near East. T. I., p. 123; De Testa . Recueil des Traites de la porte Ottomane avec les puissances Etrangeres, T. III p. 21-22 فمسألة الملاحة كانت مسألة قائمة فعلا فى مضايق الدولية العثمانية ومصر تعتبر جزءاً من هذه الدولة .

(٢) دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٨ .

Rossignol Le Canal de Suez-Etude Historique politique et Juridique, p. 178, Hallberg 279

محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ص ١٨

الشرعية على مصر ، أو مصر بموافقة تركيا ، طرفاً فى هذه المعاهدة الدولية ، ولم تبرم هذه المعاهدة فعلا إلا فى عام ١٨٨٨ . فقد كان (دى لسبس) يعتقد بوجوب عقد اتفاق بين الدول لضمان حياد قناة السويس يماثل اتفاق المضايق ١٨٤١[1] ، إلا أنه كان من رأى (دى لسبس) ارجاء تقرير حياد القناة بمعاهدة دولية[2] وذلك بعد أن لمس معارضة انجلتره المشروع حيث صار يخشى إن هو أتاح الفرصة لتدخل الحكومات الأوروبية لبحث مسألة القناة من الناحية السياسية أن يصبح تنفيذ المشروع رهنا بمشيئة الدول ومنها دول تريد عرقلته فيتعرض المشروع برمته للفشل ، وكان (دى لسبس) يرى أن الاهتمام بمسألة الحياد قبل أى شىء آخر إنما هو قلب للأوضاع أو على حد قوله « كوضع المحراث أمام الثيران ، فإن الارتماء منذ البداية بين أيدى الدبلوماسية الأوروبية معناه افتحام وكر الزنابير ولا أريد أن أقع فيه ، وعندما يصبح تنفيذ المشروع حقيقة واقعة ، وعندما تختفى من أفقه كل الصعوبات فان الصالح العام يستدعى إعلان حياد القناة[3] » .

واستطاع (دى لسبس) أن يقنع (سعيد باشا) بوجهة نظره عندما أدخل فى روعه أن المشروع لم يقدر له النفاذ فى عهد أبيه (محمد على) بسبب إصراره على الحصول سلفا على ضمان الدول الأوروبية لحياد القناة ، وأنه يجب بدلا من ذلك الانتهاء من المسائل الفنية الهندسية والنواحى المالية المشروع حيث كانت انجلتره تستند فى معارضتها على عدم إمكان تنفيذه فنياً وتمويله مالياً ، وبعد ذلك يمكن التفرغ للناحية السياسية الخاصة بالدخول فى مفاوضات بين الدول الأوروبية لتقرير الحياد لعل موقف الحكومة الإنجليزية يكون قد تغير عندئذ[4] .

---

(١) Lettre de De Lesseps a Mr. R. Cobden, le 3 dec. 1854 Isthmus Question p. 27.

(٢) Rossignol, p. 177.

(٣) Lettre de De Lesseps a M. le Comte De Lesseps a Paris, d'Alexandrie, le 8 Avril 1855.
Lettres, journal ..... T. I., p. 177-178.

(٤) Conversation entre M. Chancel et Negrelli en Sept. 1855. Ibid, T. I. p. 265.

وهنا يبدو لنا الفرق بين سياسة كل من (محمد على) وابنه (سعيد) إزاء قناة السويس وحيادها ، ومنشأ هذا الفرق اختلاف الظروف التى كانت سائدة فى عهد (محمد على) عن تلك التى كانت قائمة فى عهد (سعيد) . (فمحمد على) كان يعتقد بضرورة ضمان الحياد سلفاً لأنه كان لا يزال فى نضال ضد الدولة العثمانية والدول الأوروبية التى لم يكن يأمن جانبها ويريد تسوية المسألة المصرية على أساس الحكم الوراثى والاستقلال ، لذلك كان يهدف من إقرار حياد القناه أن يستتبعه حياد مصر ذاتها . أما (سعيد) فقد كان يجد فى شق القناة وحيادها ضماناً لبقاء الوضع القائم فى مصر وتوسيع درجة الاستقلال الداخلى ، وكان يرى أنه إذا شقت القناة اضطرت الدول لتنظيم حيادها وبالتالى فلا ضرورة فى نظره للحصول على ضمانات سلفاً كما كان الحال أيام (محمد على) .

ولذلك فإنه بعد أن صدر التقرير الموجز للجنة الدولية فى ٢ يناير ١٨٥٦ وصار من المؤكد — طبقا لرأى هؤلاء الخبراء الدوليين — أن المشروع يمكن تنفيذه ولا تعترضه عقبات يتعذر التغلب عليها ، وبعد أن صدر الامتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ فأرسى قواعد المشروع على أسس محددة واضحة أكثر من الامتياز الأول ، وبعد أن رأى (دى لسبس) أن حرب القرم تقترب من نهايتها وأن مؤتمراً دولياً على وشك الانعقاد وتشترك فيه انجلترة وفرنسا وروسيا والنمسا وتركيا وسردينيا وبروسيا لتسوية المسائل ووضع شروط الصلح أصبح (دى لسبس) يعتقد بوجوب السعى لدى الدول التى ستشترك فى مؤتمر الصلح لكى توافق على أن تتضمن معاهدات الصلح المزمع إبرامها بعض البنود الخاصة بحياد قناة السويس، وكان (دى لسبس) يهدف من وراء ذلك إلى تهدئة مخاوف انجلترة من المشروع والقضاء على معارضتها له حيث كانت الحكومة الإنجليزية فى معارضتها مدفوعة بمخاوفها كذلك من أن يؤدى حفر القناة إلى حصول فرنسا على نفوذ أكثر من اى دولة أخرى فى مصر عامة وفى منطقة القناة على وجه الخصوص (١) .

ولما كانت النمسا فى مقدمة الدول المناصرة لمشروع القناة وصاحبة المقترحات

---

(١) Hallberg The Suez Canal, p. 143.

المقدمة لمؤتمر الصلح من أجل إقرار السلام فى أوروبا فقد فكر (دى لسبس) فى أن تقوم النمسا بالدعوة إلى تنفيذ هذه الفكرة ، ولذلك غادر (دى لسبس) مصر فى ١٧ فبراير ١٨٥٦ إلى النمسا لكى يعرض على حكومتها المواد التى يقترح إضافتها إلى معاهدة الصلح والخاصة بحياد قناة السويس ، حتى إذا وافقت عليها الحكومة النمسوية عهدت إلى مندوبها فى مؤتمر الصلح بباريس بعرضها على ممثلى بقية الدول فى المؤتمر لمناقشتها واتخاذ قرار فيها(١) . أما البنود التى كان (دى لسبس) يرى أن تتضمنها معاهدة الصلح فتتلخص فيما يلى :

أولا — تضمن الدول الموقعة على ميثاق الصلح حياد قناة السويس البحرية فى كل الأوقات .

ثانيا — لا يجوز مطلقاً القبض على أية سفينة داخل القناة أو على مسافة تقل عن أربعة أميال من مدخليها على البحرين المتوسط والأحمر .

ثالثاً — لا يجوز أن ترابط أية قوة أجنبية على ضفتى القناة إلا بعد تصديق الحكومة المحلية(٢) . وقد وافقت حكومة النمسا على هذه البنود وأصدرت تعليماتها إلى الكونت (بوول Buol) وزير خارجية النمسا ومندوبها فى مؤتمر الصلح بأن يتولى عرضها على المؤتمر ، وأسرع (دى لسبس) إلى باريس فى مارس ١٨٥٦ وبذل مساعيه لدى ممثلى الدول الأخرى ليحصل على تأييدهم لفكرته . إلا أن (لورد كلارندون Clarendon) وزير خارجية انجلترة ومندوبها فى مؤتمر الصلح عارض بشدة مسألة إدراج نصوص حياد قناة السويس ضمن معاهدة الصلح حتى لقد هدد بالاستقالة وإثارة أزمة وزارية (٣) ، ذلك أن انجلترة تخشى أنه إذا قررت الدول حياد القناة وضمنته فى معاهدة باريس بناء على المواد التى اقترحها

---

(١) Lettre de De Lesseps a Barth. St. Hılaıre a Parıs de Trıeste, le 28 Fev. 1856 Lettres, journal, T. I. p. 352-3

(٢) Ibid, p. 353; Rossignol : Le Canal de Suez ... p. 179.

(٣) Hus ny : Le Canal de Suez .... p. 268,
Hallberg p. 155;
Seifed-Dean : England's Opposıtıon, p 57.

(دى لسبس) فسوف يبدأ على الفور فى تنفيذ المشروع وبذلك تضيع على انجلترة فرصة عرقلة تنفيذه لأن الحكومة الإنجليزية كانت تخشى أن يؤدى حفر القناة — حتى ولو كانت محايدة — إلى أن تصير دول البحر المتوسط فى مركز أفضل من مركز انجلترة بالنسبة للتجارة الشرقية .

وظلت الحكومة الانجليزية على موقفها فى معارضة مشروع القناة بدعوى أن تنفيذه سوف يزيد من ثروة مصر فيتشجع هذا واليها على الاستقلال والانفصال عن الدولة العثمانية ، وذلك وضع لا يمكن أن تقبله الحكومة الإنجليزية بعد التضحيات التى بذلتها من أجل الإبقاء على كيان الامبراطورية العثمانية . كما ادعت الحكومة الانجليزية بأن مالية الدولة العثمانية سوف تصاب بخسارة كبرى إذا ما امتنعت مصر - بعد استقلالها - عن دفع الجزية التى كانت تعتبر ضمانا للديون العثمانية (١) .

---

(١) Husny : Le Canal de Suez et la politique Egyptienne, p. 288 .

الفصل الثالث عشر

عوامل نجاح دى لسبس

بعد أن حصل (دى لسبس) فى يناير سنه ١٨٥٦ على الامتياز الثانى من (سعيد باشا) سار قدما فى عمليه تنفيذ مشروع القناة ، ورغم ما أثير فى وجهه من صعوبات وما وضع فى طريقه من عقبات سواء أكان ذلك من الناحيه المالية أم من الناحية السياسية بسبب معارضة انجلتره للمشروع ، فقد قدر له النجاح فى آخر الأمر وخرج المشروع إلى حيز الوجود . ويدعونا هذا إلى البحث عن الأسباب التى أدت إلى نجاح (دى لسبس) فى تنفيذ المشروع بينما أخفق من سبقوه فى تحقيق هذه الغاية رغم ما بذلوه فى سبيلها من جهود .

يعزو كثير من الكتاب نجاح (دى لسبس) إلى الصداقة الوطيدة التى كانت تربطه بوالى مصر ، ولكن لم تكن تلك الصداقة - فى الواقع - هى السبب الأساسى أو الوحيد لنجاح (دى لسبس) وعلى الرغم من أنه كان للصداقة أثرها فى نجاح (دى لسبس) فى التأثير على الوالى والحصول منه على امتيازى حفر القناة بسهولة ، لكن الصداقة لم تكن كل شىء ، وإنما يرجع نجاح المشروع على يدى (دى لسبس) إلى أسباب أكثر قوة وعمقا ، فى مقدمتها التأييد الكامل الذى لقيه من والى مصر الذى كان يرى فى المشروع وسيلة لتحقيق الأهداف السياسية التى رسمها لنفسه بخصوص تقوية مسند الباشوية فى مصر .

سياسة سعيد :

رأينا (فى الفصل السادس) كيف استطاع (عباس) أن يجتاز أزمة التنظيمات مع الاحتفاظ بالوضع الممتاز الذى كانت تتمتع به مصر بمقتضى تسوية ١٨٤٠ / ١٨٤١ بفضل استناده إلى تأييد انجلتره ، إلا أنه لم يكن معنى هذا أن الدولة العثمانية قد تخلت عن سياستها إزاء مصر ، بل استمرت الحكومة العثمانية تتحين الفرص لاستعادة

سلطتها كاملة على الباشوية المصرية وإعادة مصر ولاية عادية لا تمتاز فى شىء عن غيرها من ولايات الدولة العثمانية ، ولذلك فإنه بالرغم من مساعدة مصر للدولة العثمانية فى حرب القرم فإن حكومة القسطنطينية بعد شهرين فقط من بداية حكم (سعيد) ارسلت (دفتردارا) للاشراف على الأعمال فى مصر بعد أن كانت قد انقطعت عن إرسال أمثاله ، وكانت مهمته الحقيقية التجسس على أعمال الوالى ، ولذلك فقد أعرب (سعيد) للقنصل الأمريكى فى مصر فى ٢٩ نوفمبر عن تبرمه ؛ وأنه لم يعد يحتمل الوضع « الزائف » الذى تحتله البلاد ، كما شكا (سعيد) من الطريقة التى تعامله بها بعض الدول الأوروبية حيث تحاول أن تخضعه لإرادة الباب العالى (١) . وهكذا كان الوضع فى مصر عند تولى (سعيد) فى عام ١٨٥٤ يشبه الوضع عند تولية (عباس) عام ١٨٤٨ ، فكان من الطبيعى أن يسعى (سعيد) ليحقق نفس الأغراض التى حاول سلفه تحقيقها وهى تقوية مسند الباشوية فى مصر من حيث تعديل نظام الوراثة وجعلها صلبية وتوسيع نطاق الاستقلال الداخلى لدرجة الانفصال النهائى عن الدولة العثمانية إن أمكن (٢) . ولما كان من المتعذر – طبقاً للتسوية ١٨٤٠/١٨٤١ – إجراء أى تعديل فى الوضع القائم بدون موافقة الدول فقد صار من الضرورى أن يلتمس (سعيد) معونة دولة أجنبية مثلما فعل (عباس) ، وكان من الطبيعى أن يتجه (سعيد) إلى فرنسا لأنها هى الدولة التى أيدته ضد (عباس) ، كما كانت فرنسا قد بدأت تكسب مكانة دولية طيبة فى ظل امبراطورية (نابليون الثالث) (٣) .

وإذا كان (عباس) لم يكسب تأييد انجلتره إلا بعد أن دفع الثمن بموافقته على مشروع الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة ، وهو المشروع الذى كانت تؤيده انجلتره ، فقد كان لا بد وأن يدفع (سعيد) كذلك ثمن الحصول على تأييد فرنسا بالموافقة على مشروع حفر قناة السويس ، ذلك المشروع الذى كانت فرنسا

---

(١) الأوراق الأمريكية — الميكروفلم . Despatches of U. S. Consuls in Alexandria, No. 18, 30th Vovember 1854

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٣ — ٤٤ .

(٣) نفس المصدر السابق ص ٤٥ .

تتوق لتنفيذه منذ مدة طويلة ، وهكذا لم تكن موافقة (سعيد) على مشروع القناة وتكليف (دى لسبس) بتنفيذه إلا مظهراً من مظاهر رغبة (سعيد) فى إرضاء فرنسا على أمل الإستعانة بها فى خطواته نحو الاستقلال(١) . وقد اعترف بذلك (دى لسبس) نفسه عندما كتب فى ٢٤ ديسمبر ١٨٥٨ إلى (رويسنيرز Ruyss) قنصل هولنده العام فى مصر بأن (سعيداً) منح موافقته على المشروع لكى يكسب صداقة فرنسا وتأييدها فى مسألة كانت بالنسبة له ذات أهمية كبرى وهى مسألة وراثة العرش لأبنائه وأحفاده ويذكر (دى لسبس) فى هذا الصدد أن (سعيداً) صرح ذات مرة بأن « الأسباب التى دفعتنى لتأييد مشروع قناة السويس هى الرغبة فى أن أهيىء لولدى وراثة حكم مصر ، وللوصول إلى هذا الغرض كان يلزمنى تأييد الرأى العام الأوروبى وحكومات أوروبا ، وعملية حفر قناة السويس من أجل مشروعات الحضارة التى تكفل لنا الحصول على تأييد أغلبية الدول الأوروبية(٢) »

ولقد كان (سعيد) يخشى أن تودى حرب القرم إلى إنهيار الإمبراطورية

---

(١) Beaty : De Lesseps of Suez, p. 66,

الياس الأيوبى : عصر اسماعيل حـ ١ ص ١٣ .

ومن المعروف أن سعيداً عين فى مارس ١٨٥٥ أخاه (حليم) حكمداراً على السودان لكى يقوم — إلى جانب تنفيذ الاصلاحات الجديدة فى السودان — باعداد العدة لانتقال (سعيد) اليه إذا ما تأزمت الأمور بينه وبين الباب العالى ، حتى لقد كتب (دى ليون) قنصل أمريكا فى مصر إلى حكومته فى أول مايو ١٨٥٦ بأن الباب العالى يرى أن (سعيداً) يهدف من إرسال البرنس (حليم) إلى السودان إلى الانتقال إلى هذا الإقليم حيث يعلن استقلاله وانفصاله نهائيا عن الدولة العثمانية كما لاحظ القنصل الأمريكى كذلك أن (سعيداً قد زاد من عدد جيشه الأمر الذى أثار قلق الحكومة العثمانية التى صارت تخشى أن يلعب (سعيد) عندما تسنح له الفرصة نفس الدور الذى لعبه أبوه من قبل :

الأوراق الأمريكية — الميكروفيلم Despatches From U. S. Consuls in Alexandria :

No. 2I on May 9th. 1855; and on May 1 st. I857.

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسيادة على السودان ص ٣٤ .

(٢) دكتور مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة حـ ١ ص ١٣ .

العثمانية فتتعرض مصر تبعاً لذلك للوقوع فى قبضة إحدى الدول الأوروبية الطامعة فى امتلاكها ، ولذلك فقد صار يرى أن شق قناة السويس واتفاق الدول الأوروبية على ضمان حيادها من شأنه أن يجعل ضمان الحياد ، يمتد إلى مصر ذاتها مما يحفظ له ولذريته عرش البلاد المصرية(١) .

وإلى جانب ذلك فقد كان (سعيد) يرى أن مشروع القناة سوف يزيد من ثروة البلاد وهكذا يؤدى إلى تمكينها من تحقيق أهدافها فى الاستقلال ، خصوصاً وأن القناة سوف تفصل مصر عن بقية الأملاك الأسيويه التابعة للدولة العثمانية وتحميها من أى هجوم يأتيها من هذا الجانب .

يضاف إلى ذلك شعور (سعيد) بأن حفر القناة سوف يخلد إسمه ويضفى على شخصه صفات المجد والعظمة وتصير له شهرة عالمية كحاكم تقدمى يأخذ بأسباب الحضارة وكان هذا الشعور يسبب له سعادة عظيمة ، حتى لقد صرح ذات مرة لقنصل انجلتره بأنه كأى شخص له مطمحه (وأنا متأكد من أن إسمى سوف يكتب له الخلود إذا تم المشروع فى عهدى وبمعونتى)(٢) .

ولما كان (سعيد) قد استهدف لغضب الحكومة العثمانية بإيعاز من انجلتره التى كانت تعارض المشروع بكل قوة ، فقد أصبح (سعيد)(٣) مهدداً بالعزل مثلما كان (عباس) عندما شرع فى تنفيذ الخط الحديدى بدون الحصول على موافقة

---

(١) الأوراق الأمريكية — الميكروفيلم Despatches from U S. Consuls in Alexandria, No. 21, May 9th. 1855.

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٥ — ٤٦ .

Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p 71.

(٢) Husny Le Canal de Suez, p. 295, Sabry p 71.

(٣) ومما يؤكد ذلك ما ذكره (أحمد عرابى) فى مذكراته (كشف الستار عن سر الأسرار) من عبارات وردت فى خطاب ألقاه (سعيد) فى ١٩ نوفمبر ١٨٥٩ بين جمع من رجال الحكومة وأعلن فيه تصميمه على تحرير البلاد من الأجانب بتربية الشعب بحيث يصير صالحا لخدمة بلاده فيستغنى بذلك عن الأجانب :

مذكرات عرابى (كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية) طبعة دار الهلال ج ١ ص ١٦ .

الباب العالى . ولذلك زاد اعتماد (سعيد) على فرنسا لتحقيق مشروعاته السياسية مثلما زاد من قبل اعتماد (عباس) على انجلترة ، خصوصاً وأنه فى عام ١٨٥٩ نشبت حرب التحرير الإيطالية التى أثارها السياسى الإيطالى (كافور Cavour) لطرد النمسا من إيطاليا بالإعتماد على فرنسا ، وانتصرت الجيوش الفرنسية على الجيوش النمساوية فى (ماجنتا Magnetta) ثم فى (سلفرينو Solferino) فى ٤ ، ٢٤ يونيو عام ١٨٥٩ ، فأراد (سعيد) إنتهاز فرصة الإضطراب الدولى الذى نجم عن هذه الحرب لمحاولة الانفصال عن الدولة العثمانية ، وقد أكد ذلك ما كتبه القنصل الإنجليزى (كوهون colquhoun) إلى حكومته فى ٤ يونيه ١٨٦٠ إذ تحدث عن مشروعات (سعيد) السياسية وكيف أنه يريد أن يستغل ظروف الاضطراب الذى يسود أوروبا نتيجة قيام حرب فيها لمحاولة الظفر بالاستقلال ، وأنه إذا لم تقم حرب فان (سعيداً) يعقد آماله على معونة فرنسا له فى تغيير نظام الوراثة بجعلها صلبية وذلك مقابل ما أداه لفرنسا « عن طريق علاقاته مع شركة القناة ، حيث أنه قد وضع بلاده مكبلة اليدين والقدمين تحت سيطرة فرنسا » .

وعاد (كوهون) فكتب إلى السير (هنرى بلور Bulwer) السفير الإنجليزى فى الآستانة أن (سعيداً) بمحاولته تنفيذ مشروع قناة السويس يثبت أنه ليس من رعايا السلطان المخلصين بل يؤكد الشكوك التى تحوم حوله بشأن محاولاته الإستقلالية(١) .

ولم يلبث (سعيد) أن سافر إلى أوروبا فى صيف ١٨٦٢ (أبريل - أكتوبر سنة ١٨٦٢) للنزهة والترويح عن النفس ،وزار خلالها باريس ولندن والآستانة، وتتضح أغراض (سعيد) الحقيقية من هذه الرحلة بما كتبه (كوهون) إلى حكومته من الإسكندرية فى ١٠ مايو ١٨٦٢ إذ قال « إن الشائعات الكثيرة هنا تعزو الغرض الأساسى من زيارة (سعيد) لأوروبا إلى محاولته إستمالة الدول الأوروبية إلى تأييده بترصية الحكومة العثمانية من أجل تغيير نظام الوراثة وجعل الباشوية المصريه وراثية فى صلبه . . . وقد علمت أن ممثل فرنسا بعث الأمل فى

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٧ — ٤٨ .

نفس الباشا لاحتمال ترحيب الحكومة الفرنسية بهذا الطلب ، كما أن (سعيد باشا) نفسه ذكر أنه متأكد من الحصول على تأييد الحكومة الفرنسية[١] .

ويبدو أن مساعى (سعيد) فى باريس قد أحرزت قدراً من النجاح ، فقد سجل (ماريت بك) عالم الآثار المصرية — وكان ضمن من اشتركوا فى ترتيب زيارة (سعيد) لباريس — فى شيء من التحفظ (لأنه لم يشترك شخصياً فى المباحثات التى دارت هناك) ما أحرزه (سعيد) من مباحثاته مع المسئولين فى الحكومة الفرنسية ، فذكر أن مصر تلقت تأييداً جديداً لموقفها من مشروع شق قناة فى برزخ السويس ، كما درست فى هذه المباحثات الفرمانات التى سوف يطلب من الباب العالى إصدارها ، وتم الإتفاق (بين والى مصر والحكومة الفرنسية) على المبادىء التى سوف تتضمنها هذه الفرمانات من حيث توسيع الإستقلال الداخلى لمصر وتعديل نظام الوراثة بالنسبة لوالى مصر تعديلا جوهرياً بجعلها صلبية ، ولو أن (سعيد باشا) توفى فى العام التالى دون أن يجنى ثمرة جهوده الدبلوماسية هذه[٢] .

وقد تمخض هذا التفاهم المصرى — الفرنسى عن موافقة (سعيد) على تجهيز أورطة من الجنود السودانيين وإرسالها للاشتراك فى الحرب الدائرة فى المكسيك إلى جانب فرنسا فيما بين عامى ١٨٦٣ ، ١٨٦٧[٣] .

---

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٩ .

(٢) Mariette ed. Mariette pacha, Lettres et Souvenirs personnels p. 45.

(٣) كانت فرنسا — على أيام (نابوليون الثالث) — تريد إنشاء امبراطورية بالمكسيك تحت النفوذ الفرنسى على أنقاض حكومة المكسيك الوطنية ونصب الفرنسيون الأرشيدوق (فرديناند مكسمليان) النمساوى امبراطوراً على المكسيك ، ولكنه لقى مقاومة من الوطنيين الذين كبدوا الفرنسيين خسائر فادحة خصوصاً وأن الظروف المناخية لم تكن ملائمة للفرنسيين ، ففكر (نابوليون الثالث) فى الاستعانة بفرقة سودانية يستطيع رجالها تحمل قسوة المناخ فى المكسيك فطلب من الحكومة المصرية إعارته فرقة لهذه الغاية ، ووافق (سعيد) على ذلك أثناء وجوده بباريس خلال عام ١٨٦٢ Sammarco =

واعتبر القنصل الأمريكي (وليام ثاير William Thayer) - فيما كتبه إلى حكومته في ١٨ يناير ١٨٦٣ (يوم وفاة سعيد) - أن المفاوضات بين والى مصر وإمبراطور فرنسا بخصوص الأورطة السودانية تحمل الإعتراف عمليا باستقلال مصر عن الباب العالى على اعتبار أن (سعيدا) ما كان ليستطيع الإتفاق رأساً مع دولة أجنبية (فرنسا) في مسألة سياسية (التدخل في حرب المكسيك) دون تصريح من الباب العالى اولا ، ودون الحصول على موافقة الدول المشتركة في تسوية ١٨٤٠/١٨٤١ ثانياً [١] .

ولذلك فإنه على الرغم من غضب الدولة العثمانية بإيعاز من الحكومة الإنجليزية فقد ظل (سعيد) على تمسكه بالمشروع ، ولم يتخل عن ولائه لشركة القناة ، ومع أنه بعث في ٢ يناير ١٨٦١ خطابا إلى (مختار بك) مندوب والى مصر في القسطنطينية واعترف فيه صراحة بأنه « مضطرب اضطرابا لامزيد عليه بسبب تطور الموقف في مشكلة القناة » ، وذكر أنه ما كان يعتقد — حين أصدر عقد الإمتياز إلى (دي لسبس) — أن الموضوع سيصل إلى هذه الدرجة من الخطورة والتعقيد وأنه لو كان يعلم أن الموضوع سيثير كل هذه المشكلات لما أصدر عقد الإمتياز على الإطلاق [٢] ، إلا أنه يبدو أن اضطراب (سعيد) كان مرجعه موقف الحكومة العثمانية من مشروع القناة بإيعاز من الحكومة الإنجليزية ، أما المشروع في ذاته فقد أثبتت الحوادث أن (سعيداً) ظل على ولائه له وتمسكه به ، بل وكان يتوق إلى إنجازه تحقيقاً للأغراض التي سبق ذكرها ، ولذلك نجده

= Precis ...... T. IV p.28 وغادرت الأورطة السودانية وقوامها ٤٥٣ جنديا الاسكندرية على ظهر الناقلة الفرنسية (لاسين La Seine) فوصلت فيرا كروز بالمكسيك في ٢٣ فبراير ١٨٦٣ .

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٥٠ .

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٥١ .

(٢) الوثائق التركية : دفتر رقم ٢٩ صادر عابدين . وثيقة رقم ٦١٦ (٣٦) من الجناب العالى إلى الباب العالى بتاريخ ١٩ جمادى آخر ١٢٧٧ هـ (٢ يناير ١٨٦١) .

دكتور عبد العزيز الشناوى : السخرة في حفر قناة السويس . ص ٧٦ .

يبذل المساعدات (لدى لسبس) للسير فى تنفيذ المشروع ، من ذلك أنه عندما أوفدت الشركة لجنة إلى مصر فى مارس ١٨٥٩ لبعض الأعمال المتصلة بالمشروع وجدت هذه اللجنة - عندما وصلت إلى دمياط للإشراف على تفريغ شحنة سفينة تحمل مهمات للشركة من فرنسا - أن (سعيدا) قد حشد عشرة آلاف من العمال ، حفروا خلال أيام - وقبيل وصول اللجنة إلى دمياط - قناة تخرج من النيل شمال دمياط وتصل إلى بحيرة المنزلة ، وذلك بناء على اقتراح (موجيل) لتيسير وصول ماء الشرب والطعام من دمياط إلى(بورسعيد)(١)، وقد علقت جريدة الشركة على حفر هذه الترعة فى مقال جاء فيه « وهاهى الشركة تظفر بدليل ساطع على رعاية صاحب السمو الوالى المشروع ، فقد أمر سموه بحشد عشرة آلاف عامل شقوا خلال بضعة أيام ترعة اتصال تخرج من النيل شمالى دمياط وتصل إلى بحيرة المنزلة (٢) » .

وعندما بدأ (دى لسبس) أعمال الحفر فى ٢٥ أبريل ١٨٥٩ وجه الصدر الأعظم - بإيحاء من الحكومة الإنجليزية - خطابا إلى (سعيد) يطلب منه إيقاف العمل فى القناة ، ورغم أن (سعيدا) أمر (دى لسبس) بوقف العمل فى الحال فإن الحكومة المصرية لم تتخذ أية إجراءات للحيلولة دون استمرار العمل سوى سحب العمال المصريين وكان عددهم بسيطاً فى ذلك الوقت ، واستمر الأوروبيون فى العمل ، وأعلن (سعيد) أنه ليس فى نيته إرسال قواته إلى (بورسعيد) خشية اصطدامها بالأوروبيين ، وهكذا ظل (سعيد) مخلصاً للمشروع ، وإن كان فى بعض الأوقات مضطراً إلى التظاهر بالوقوف فى وجه (دى لسبس) إلا أنه كان يقدم له كل معونة (٣) . وأخذ (سعيد) يتعلل أمام حكومة الباب العالى بما كان يتهدده به (دى لسبس) من أن مساهمى الشركة سوف يطالبون الوالى بتعويضات

(١) دكتور عبد العزيز الشناوى : السخرة ... ص ٥٠ — ٥١ .

(٢) L'Isthme de Suez, No. 71, Ier Juin 1859, p. 164, Quatrieme Annèe.

(٣) Hallberg The Suez Canal, p. 164-165.

إذا ما أوقفت الحكومة المصرية أعمال الحفر (١) ، وأن قناصل الدول لم يتخذوا أى إجراء لسحب مواطنيهم من منطقة البرزخ ، وأن الحكومة الفرنسية استدعت قنصلها فى مصر (ساباتييه) بدعوى عدم اهتمامه بحماية مصالح المساهمين الفرنسيين (٢) ، وهكذا كان (سعيد) يحاول أن يدخل فى روع حكومة الباب العالى أن توقف أعمال شركة القناة سوف يؤدى إلى الإصطدام بالدول ، وأنه لذلك لايريد أن يسبب مضايقات لحكومة السلطان .

من هذا نرى أنه إذا كان (سعيد) قد أبدى أسفه فى بعض الأوقات فإنه لم يقف موقفاً حازماً فى وجه الأعمال التى تقوم بها الشركة إيماناً منه بفائدة المشروع ورغبة فى إنجازه ، وليس أدل على ذلك من أن (سعيدا) زار بنفسه فى ديسمبر ١٨٦١ المنطقة التى تجرى فيها الشركة أعمالها وأمر بزيادة عدد العمال إلى عشرين ألفاً ونفذ أمره على الفور وأصبحت أعمال الحفر تجرى فى وضح النهار تحت إشراف مندوبى الحكومة المصرية حتى لقد أخذت الشركة تنشر فى أنحاء أوروبا مطبوعات تشرح فيها تفاصيل خطوات العمل الذى يجرى فى منطقة البرزخ (٣) .

* * *

تأييد فرنسا للمشروع :

وإلى جانب سياسة (سعيد) كان تأييد فرنسا المشروع من عوامل نجاحه على يدى (دى لسبس) ويرجع تأييد فرنسا المشروع إلى ذلك المركز الذى تحتله على البحر المتوسط الأمر الذى جعلها تبدى ـ منذ قرون ـ اهتماما خاصاً بالطريق التجارى عبر مصر أكثر من أى دولة أخرى فى أوروبا لصالح شاطئها الجنوبى المطل على البحر المتوسط وميناءها الكبير مرسيليا ، وعجزها عن منافسة إنجلتره فى طريق الرأس . إلا أن الحكومة الفرنسية ـ كما رأينا فيما سبق ـ لم تكن ترتاح

---

(١) Douin : Hist. du Regne du Kh. Ismail, p. 24.

(٢) Hallberg p. 170.

(٣) Op. Cit. p. 25.

للسان سيمونيين وإنما كانت تعتبرهم خطراً عليها بسبب مبادئهم السياسية والإجتماعية ، ولذلك فإنها لم تشأ أن تمد لهم يد العون فى مساعيهم التى بذلوها لتنفيذ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر . أما (دى لسبس) فقد كان يمت بصلة القرابة إلى (أوجينى دى منتيجو) وظلت صلاته بها قائمة حتى بعد أن صارت إمبراطورة لفرنسا فى عام ١٨٥٣ ، واستمرت هذه الصلات حتى أنه عندما اضطربت الأحوال السياسيه فى فرنسا الإمبراطورة إلى مغادرة البلاد بعد أشهر قلائل من افتتاح قناة السويس لم تجد الإمبراطورة من هو أشد إخلاصاً من (فرديناند دى لسبس) لكى يصحبها فى طريقها إلى خارج البلاد (١) .

وقد كانت الامبراطورة (أوجينى) خير معين (لدى لسبس) فى كفاحه من أجل المشروع ، إذ كان (دى لسبس) يوقن أن مشروع القناة فوق طاقته إذا لم يعتمد على معونة شخصيات لها تأثير عظيم فى المحيط الدولى (٢) .

كما عاد (دى لسبس) إلى تجديد صلاته بموظفى وزارة الخارجية الفرنسية ، وكان يشعر بالسعادة لتجدد هذه الصلات فى الوقت المناسب ، واعتبر أن تجددها يبشر بنجاح مشروعه (٣) . وإلى جانب ذلك فقد كان (تيودور دى لسبس) شقيق (فرديناند) يشغل منصب مدير الإدارة التجارية بوزاره الخارجية الفرنسية. واستطاع (دى لسبس) أن يحصل على تأييد رجال الحكومة الفرنسية ومعونتهم ، وقد تجلى ذلك فى عدة مناسبات ، فقد وصل إلى القاهرة فى السابع والعشرين من نوفمبر ١٨٥٤ (ساباتييه) قنصل فرنسا فاجتمع به (دى لسبس) وقص عليه ماجرى بينه وبين الوالى بخصوص مشروع القناة ، فاغتبط القنصل الفرنسى وهو يرى مشروع القناة يتحقق فقد كانت حكومته تتوق لتنفيذه ، وفى اليوم نفسه زار

---

(١) Berteaut . F. de Lesseps, P. 137-138.

(٢) Lettre de De Lesseps a M Hippolyte Lafosse a Paris le 22 Mars 1855 . Souvenirs ... T. II. p 171-172.

(٣) Lettre a M. S. W. Ruyssenaers, a Alexandrie, de paris, le 14 Juin 1855, Souvenirs II 226-227.

(٤) De Lesseps : Lettres, journal ...... T. I. p. 47.

(دى لسبس) ومعه (ساباتييه) الوالى فى القلعة ، وهنأ القنصل الفرنسى (سعيدا) على قراره بتنفيذ المشروع وأعلن له أن أوامر حكومته وتعليماتها تدعوه إلى تأييد ذلك المشروع ، وقد ردد القنصل فى حديثه مع (سعيد) العبارات التى من شأنها « تأييده وشد أزره فى الخطوة التى اتخذها (١) » .

ولم تلبث الحكومة الفرنسية أن أنعمت على (سعيد) بوسام (حوقة الشرف) واعتبر (سعيد) أن هذا الانعام انما هو تأييد معنوى لمشروعاته التقدمية (٢) ، ومنها طبعاً — بل وفى مقدمتها — مشروع القناة ، إذ لم يكن قد مضى على تولى (سعيد) حكم البلاد سوى أشهر قلائل ولم يكن قد قام بعد بمشروعات إصلاحية من هذا القبيل .

وإلى جانب ذلك فقد وجد (دى لسبس) فى شخص وزير الخارجية الفرنسية الجديد (والوسكى Walweski) نصيرا قوياً للشروع ، وكان (والوسكى) — وهو مايزال سفيراً فى لندن — قد بعث برسالة إلى (دى لسبس) وعده فيها ببذل كل مايستطيع من عون لمشروع القناة (٢) .

كما رأينا (الفصل التاسع) (بندتى) سفير فرنسا فى الآستانة يؤيد بطريق غير رسمى الجهود التى كان يبذلها (دى لسبس) هناك من أجل الحصول على موافقة الحكومة العثمانية على امتياز حفر القناة ، وطفق (بندتى) يلوح لحكومة الباب العالى بغضب الامبراطور (نابليون الثالث) إذا ما اتخذت هذه الحكومة موقفاً معارضاً لمشروع القناة .

وفى ١٣ يونيو ١٨٥٥ استقبل الامبراطور (ثوفنيل Thouvenel) السفير الفرنسى الجديد فى الآستانة وزوده بتعليمات مفادها ابلاغ السلطان وحكومته برغبة الامبراطور فى أن ترسل توا إلى والى مصر الموافقة على مشروع القناة ،

---

(١) Ibid, p. 48 (a Mme Delamalle le 28 Nov 1854

(٢) A Mme Delamalle, le 17 Dec. 1854 Souvenirs II, 75

(٣) Lettre a M. Le Comte Theodore De Lesseps a paris, d'Alexandrie, le 19 Mai 1855: Souvenirs II 218.

كما طلب من سفيره التعبير عن عدم رضا الامبراطور إذا ما تأثر السلطان بجهود (لورد ستراتفورد) لعرقلة المشروع واهتم بها (١) .

ولم تكن رحلة (دى لسبس) إلى انجلتره فى يونيو عام ١٨٥٥ إلا بناء على نصيحة الامبراطور (نابوليون الثالث) وقد أمضى (دى لسبس) مساء ١٤ يونيو سنة ١٨٥٥ فى قصر (التويلرى) وتداول مع الامبراطور والامبراطورة فى موضوع سفره إلى لندن وزوداه بتوجيهاتهما (٢) . وبعد وصول (دى لسبس) إلى لندن أسرع فى ٤ يوليو ١٨٥٥ فكتب إلى الإمبراطور يبلغه بالخطوات التى اتخذها فى انجلتره وكيف أن المسئولين فى وزارة الخارجية الانجليزية أبلغوه بأن معارضة انجلتره المشروع ليست تحدياً لحكومة الامبراطور وإنما هى ترجع إلى أسباب قوية وجيهة (٣) . كما بعث (دى لسبس) فى ١٧ أغسطس ١٨٥٥ بمذكرة إلى إلى الامبراطورة يحيطها علما بالمساعى والجهود التى بذلها فى انجلتره من أجل القضاء على المعارضة الإنجليزية المشروع ، ويطلب من الامبراطورة ابلاغ الامبراطور بذلك كما التمس منها انتهاز فرصة زيارة ملكة انجلتره لفرنسا حتى تعبر (الامبراطورة) (للورد كلارندون) وزير الخارجية الانجليزية عن اهتمامها بنجاح المشروع واعتبر (دى لسبس) أن هذه الخطوة من جانب الامبراطورة سوف تشد من أزره فى مباحثاته فى انجلتره (٤) .

وبعد أن أصدرت اللجنة الدولية تقريرها الموجز (٥) بعث (دى لسبس) فى ٢٩ مارس ١٨٥٦ بمذكرة إلى الامبراطور يرجوه فيها أن يبذل تأييده الرسمى للمشروع حتى يمكن الحصول على تصديق الحكومة العثمانية على الامتياز والتغلب

---

(١) Lettre a M Ruyssenaers a Alex. de Paris le 14 Juin 1855 Souvenirs T. II, p. 226.

(٢) Ibid

(٣) A. S. M. L'Empereur, a Paris de Londres le 4 Juillet 1855 Souvenirs II 263

(٤) A. S M. L'Imperatrice a Paris, le 17 Aout 1855 Souvenirs, II, p. 274-275

(٥) انظر ص ٣٠٩–٣١٠ .

على مساعى السفير الإنجليزى لدى تركيا (١) .

ويتجلى تأييد الحكومة الفرنسية (لدى لسبس) عندما طلب (سعيد) سنة ١٨٥٩ من قناصل الدول وقف الأعمال التى تجرى فى البرزخ وأن يعمل كل منهم على ترحيل رعايا دولته ، وكان (ساباتييه) قنصل فرنسا فى مقدمة الموافقين على هذا الاجراء وطلب من وكيله فى دمياط أن يأمر الفرنسيين الموجودين فى البرزخ بالرحيل فوراً وكان (دى لسبس) فى ذلك الوقت فى فرنسا فلما بلغه النبأ سعى لمقابلة الامبراطور فى ٢٣ أكتوبر ١٨٥٩ حيث حظى بعطف الامبراطور وتأييده لمشروعه فكان أن سحبت الحكومة الفرنسية قنصلها فى مصر ونقلته إلى وظيفة أخرى (٢) .

ولسنا ننكر أنه إلى جانب الأثر الذى كان لسياسة (سعيد) وتأييد الحكومة الفرنسية كان لعامل الصداقة أثره الكبير كذلك فى نجاح (دى لسبس) فإن صداقته الوطيدة بوالى مصر جعلته يحصل على امتيازات سخية وتسهيلات عظيمة كمساهمة مصر فى شراء الأسهم التى لم يستطع (دى لسبس) تصريفها ، وحفر ترعة الماء العذب التى كان مفروضاً أن تقوم الشركة بحفرها ، وحشد العمال المصريين لانجاز أعمال الحفر ، وعدم اتخاذ أى إجراء حازم أو الاستجابة بطريقة فعالة لرغبة الحكومة العثمانية لوقف الأعمال فى منطقة البرزخ ، تلك التسهيلات التى لولاها لأخفق (دى لسبس) فى مشروع قناة السويس مثلما أخفق بعد ذلك فى مسألة بناما ، ومثلما أخفق من قبله السان سيمونيون .

إلا أن الصداقة لم تكن كل شىء — كما رأينا — وإنما تبدو أهميتها فى أن المشرف على تنفيذ المشروع (دى لسبس) صار موضع ثقة والى مصر وأن هذا الأخير يستطيع أن يطمئن إليه وهو يمنحه هذه التسهيلات .

ولقد اهتم (دى لسبس) بإبراز عنصر الصداقة التى تربطه (بسعيد)

---

(١) Note pour L'Empereur a Paris, le 29 Mars 1856 Souvenirs II, p. 401-402.

(٢) Husny , Le Canal de Suez ..... p. 289

دكتور مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج ١ ص ٢٣٥ — ٢٣٨ .

واعتبر أن لها المقام الأول فى حصوله على الامتياز حتى لقد جاء فى الامتياز الأول أن (سعيداً) منح هذا الامتياز « لصديقه الحميم (فردينان دى لسبس) » ، والراجح أن غرض (دى لسبس) من ذلك كان رغبته فى أن يدخل فى روع الرأى العام أن نجاح المشروع مرتبط بشخصه وأنه إنما حصل على الامتياز بفضل الصلات التى كانت تربطه بوالى مصر فحسب (١) . ولقد كان (دى لسبس) — كما رأينا فى الفصل السابع — يبيت النية للإنشقاق عن جمعية دراسات قناة السويس ، ولما كان يخشى أن تكسب جمعية الدراسات إلى جانبها تأييد الرأى العام فى نزاعها معه فقد أراد (دى لسبس) أن يسود الاعتقاد بأن نجاح المشروع مرتهن ببقائه فى يديه لاستناده إلى صداقة (دى لسبس) نفسه بوالى مصر .

(١) Crabites . The Spoilation of Suez, p. 20.

ملحق رقم ١

قائمة بمعاونى (انفانتان) فى أثناء رحلته إلى مصر (١٨٣٣ — ١٨٣٦) [1] .

الاسم	المؤهل	المصير الذى آل اليه فى نوفمبر ١٨٤٦
أوار	ضابط مدفعية	توفى فى منطقة القناطر
لامبير	مهندس مناجم	ناظر مدرسة الهندسة ببولاق
برونو	ضابط أركان حرب	ناظر مدرسه المدفعية بطره
فورنل	مهندس مناجم	كبير مهندسى المناجم فى الجزائر
براكس	ضابط بحرى	يعمل بالبحرية المدنية بالجزائر
تورنيه	ضابط مدفعية	مهندس بالسكك الحديدية فى بوردو
ديشاروم	مهندس طرق وكبارى	موظف بفرنسا
دروو	مهندس	موظف بفرنسا
(كان هؤلاء ممن درسوا فى مدرسة الهندسة العليا)		
لينان	ضابط بحرى	كبير مهندسى الطرق والكبارى فى مصر
لوفيفر	جيولوجى	توفى فى سنار
جوندريه	كيميائى	توفى بالطاعون فى الأسكندرية
جافارى	كيميائى	عاد إلى فرنسا وتوفى بباريس عام ١٨٥٠
إيفون	رياضى	عاد إلى فرنسا ويعمل بمرصد باريس
لامى	مهندس معمارى	مات بالطاعون وهو يشرف على إقامة مزرعة شبرا
ماشيرو	رسام	مدرس الرسم بمدرسة الخيالة بالجيزة
دمولار	حداد	مات بالطاعون فى منطقة القناطر
الكسندر	ميكانيكى	مات بالطاعون فى منطقة القناطر
أشار	مصور نقاش	عاد إلى فرنسا
روجيه	موسيقى	التحق بالكنيسة الامبراطورية فى روسيا
دافيد	مؤلف موسيقى	فى ألمانيا يقوم بالدعاية لمصر
أوليفييه	زراعى	مات فى مزرعة بالقرب من الأسكندرية

[1] أورد (انفانتان) هذه القائمة ضمن خطابه فى ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ فى جمعية دراسات قناة السويس : أعمال سان سيمون وانفانتان ج ١٢ ص ١٣ — ١٥

الريك	مثال	مات بالطاعون بعد أن قام بعمل تمثال نصفى لمحمد على
بسكودى دومبال	زراعى	مات بالطاعون أثناء إنشاء المزرعة النموذجية بشبرا
بيتيه	زراعى	.. . . ..
فورساد	طبيب	أول من مات بالطاعون فى القاهرة
لاشين	طبيب	عاد إلى فرنسا
جالا	طبيب	عاد إلى فرنسا
ريجو	طبيب	.. ..
شآزبان	طبيب	.. ..
بيرون	طبيب	ناظر مدرسة الطب فى مصر
كونيسا	طبيب	... ...
ديلو	طبيب	مات بالطاعون فى القاهرة
سانتور	طبيب بيطرى	عاد إلى فرنسا
بارو	من الأدباء	.. ..
أوربان	من الأدباء	... ...
دوجويه	من الأدباء	... ...
جرانال	من الأدباء	عادإلى فرنسا
كولان	من الأدباء	... ...
نويل	من الأدباد	... ...
ماسول	من الأدباء	... ...
مارشال	من الأدباء	مات بالطاعون فى القاهرة
جانان	من الأدباء	عاد إلى فرنسا
كومب	رحالة	قنصل فرنسا فى آسيا الصغرى
تاميزييه	رحالة	عاد إلى فرنسا
هولشتين	من التجار.	... ...
ربول	من التجار	مات فى رحلة إلى سنار
توشيه	من التجار	... ...

ملحق رقم ٢

تقرير جمعية ليبزج إلى (مترنيخ)

فى ٢٥ أبريل ١٨٤٥

فخامة الدوق . . .

لقد كانت مسألة حفر قناة السويس فى برزخ السويس — وهى مسألة بالغة الأهمية — موضع بحوث متعددة ، ولكنها لم تصل إلى نتيجة حاسمة ، ونظراً لأنه تربطنا بالشرق علاقات كثيرة فقد دعانا هذا — نحن الموقعون ومعنا بعض أصدقائنا فى الخارج إلى وضع هذه المسألة موضع البحث الجدى بدراسة النقاط الآتية على وجه الخصوص :

(ا) ما الأثر الذى سوف يحدثه شق قناة السويس على التجارة الأوروبية .

(ب) هل من الممكن حفر قناة تصلح لمرور السفن من جميع الأحجام دون حاجة إلى تفريغ البضائع وإعادة شحنها ؟

(ج) أى رءوس الأموال يمكن استخدامها فى المشروع ؟

(د) متى تحين الفرصة للبدء فى هذا المشروع العظيم ؟

إن إعادة ربط أوروبا وآسيا عن طريق السويس ليس إلا إعادة التجارة إلى الطريق الذى كانت تسلكه قبل أن ينتزعها منه الكشف الذى قام به (فاسكو دا جاما) ومن ثم فإن متاجر الشرق والصين سوف تتدفق على موانى الإدرياتيك والبحر المتوسط إلى القارة كلها ، وسوف تمتنع مصانعنا عن جلب المواد الخام من الشرق عن طريق إنجلترة ، وسوف تنهض الملاحة الألمانية ، كما ستصبح المصانع الألمانية أقرب من المصانع الانجليزية إلى أسواق الهند الشرقية والصين وذلك بعد ما كانت المصانع الألمانية ترسل منتجاتها إلى هذه الأسواق عن طريق إنجلترة مما جعل المنافسة مع المصانع الإنجليزية تكاد تكون مستحيلة .

وعلى الرغم من أن إنجلترة سوف تحصل هى الأخرى على فوائد عديدة إلا أنه لن يغيب عن نظر الإنجليز البعيد أن القارة الأوروبية سوف تحصل على مزايا أكثر . ولذلك فإن هذا المشروع لن يكون موضع ترحيب فى انجلترة .

أما فرنسا ففيها كثيرون يؤيدون المشروع ، إلا أن بعض ذوى الرأى من الفرنسيين يعتقدون أن ترحيب فرنسا بالمشروع سوف يثير عاصفة من المعارضة سواء فى لندن أم فى القاهرة وذلك بسبب فتوحات فرنسا فى إفريقية . وبذلك يصبح من المحتمل أن يكون تأييد فرنسا المشروع سبباً فى عرقلة تنفيذه بدلا من أن يفيده ، إذ سوف يتسرب الشك إلى قلب الباشا عندما يرى المصالح الإنجليزية والفرنسية تسعى لمد جذورها فى أرض بلاده حيث أن ذلك سوف يسبب له متاعب جمة . ولكن الأمر يختلف تماماً إذا ظهر المشروع بمظهره التجارى فحسب وهذا لن يكون إلا إذا قامت شركة من أصحاب رءوس الأموال من الألمان لتنفيذ المشروع على أن تستعين بأموال فرنسية وإنجليزية ، وفى هذه الحالة تتاح للدويلات الألمانية فرصة المطالبة بحماية المشروع لحماية مصالح رعاياها وتطالب الدول الكبرى الأخرى بالانضمام إليها لهذا الغرض . وبهذه الطريقة وحدها يمكن خروج مشروع القناة إلى حيز التنفيذ ونشق القناة — بصفتها مشروعاً يخدم التجارية العالمية ومن أجل رفاهية الدول الأوروبية جميعاً دون امتياز لأية واحدة منها .

وسوف تلقى رغبات أصحاب رءوس الأموال من الألمان الاهتمام فى مصر طالما أنه من المعروف أن الأطماع التى تسير الدول الأوروبية ليست موجودة لدى الدويلات الألمانية ، كما أن الباشا يعتقد أن التفاهم مع الدويلات الألمانية سوف يؤدى إلى تقوية مركزه أمام جيرانه الذين يتهددونه فى الشرق والغرب .

إن إنشاء شركة فى أوروبا الوسطى لحفر قناة السويس بشروط معينة ليس بالأمر البعيد المنال ، فإذا حظى هذا المشروع بموافقة سموكم فإن الموقعين على هذا ومعهم شركاؤهم فى الخارج سوف يتشرفون بتقديم عرض أوفى المشروع .

إمضاءات : البرت دوفور

جوستاف هاركور

لويس سيلور

ليبزج فى ٢٥ أبريل سنة ١٨٤٥

---

(١) الوثائق النمسوية (الميكروفيلم) : تقرير جمعية ليبزج الالمانية المؤرخ فى ٢٥ أبريل سنة ١٨٤٥ والمرفوع إلى البرنس مترنيخ .

(٢) الآراء التى وردت فى هذا التقرير عبرت عنها الجمعية بعد أن أوفدت مندوبا عنها إلى مصر التقى بمحمد على فى الفيوم فى ٣٠ يناير ١٨٤٥ وتباحث معه بخصوص مشروع القناة وعبر محمد على لمندوب الجمعية عن مخاوفه من أن يؤدى حفر القناة إلى احتلال مصر .

(٣) استرشد السان سيمونيون برأى جمعية ليبزج وطالبوا بألا تتصدى فرنسا وحدها لتنفيذ المشروع حتى لا تثير الشكوك حول أطماعها الاستعمارية فضموا إلى جمعية دراسات قناة السويس أعضاء من دول أخرى كالنمسا وانجلترا إلى جانب الاعضاء الفرنسيين .

(٤) انضم المهندس الالمانى (البرت دوفور فيرونس) عضو جمعية ليبزج وأحد الموقعين على هذا التقرير إلى جمعية دراسات قناة السويس عند تكوينها .

ملحق رقم ٣

خطاب

من الأب أنفانتان إلى المهندس النمسوى نجريللى

فى ٢٣ أغسطس ١٨٤٨

جمعية دراسات قناة السويس
٢٤ شارع لافكتوار
باريس فى ٢٣ أغسطس ١٨٤٨

زميلى العزيز :

مضى شهران على صديقنا (تالابو) وهو ملازم الفراش ، ولولا هذا الحادث لحضر إلى باريس لأعماله المتصلة بسكة حديد مرسيليا وليتفق معى على الخطط الجديدة بشأن السويس ، وآمل أن يتحسن فى أوائل سبتمبر ، وقد أرسلت إليه نسخة من خطابك المؤرخ فى ١٥ أغسطس ، وأنا انظر دائماً نظرة اغتباط إلى موافقتك التامة على الطريقة التى نربط بها ـ أنت وأنا ـ مسألة السويس بالحالة العامة فى أوروبا .

والآن دعنى أحدثك عن كل مامر بخاطرى منذ مدة بخصوص هذا الموضوع وخصوصاً منذ أخبرتنى برحيلك إلى ميلان .

إنه لمن المستحيل ألا تكون الأحداث الجسام التى هزت أوروبا وغيرت أحوالها تغييراً عميقاً سببا فى تعديل الطريقة التى ارتأيناها وأنشأنا على أساسها مشروعنا الخاص بالسويس ، ذلك المشروع الذى يحمل طابع دول ثلاث لوجود ثلاث مجموعات ، ومع ذلك فإن المشروع يبدو كمشروع خاص ينفذ تحقيقاً لمصالح خاصة ، إنه فكرة نظرية وليس عملا سياسياً . ولعلك تذكر أننى ـ منذ البداية ـ كنت أخشى أن أقحم السياسة فى موضوعنا اعتقادا منى بأن الوقت لم يحن بعد ، وأن تدخل الساسة من دولة أو أخرى قد يتسبب فى فشل مشروعنا واليوم أصبحت أعتقد غير ذلك ، فإنه فى الوقت الذى تتفق فيه فرنسا وانجلترا

ملحق

تنظيم مجلس إدارة الشر

فرنسا	ألمانيا
رؤساء	
أحد أمراء الأسرة المالكة وينوب عنه : الكونت دى مورنى رئيس الجمعية التشريعية .	صاحب السمو الإمبراطورى الأرشيدوق مكسمليان وينوب عنه : سعادة مسيو دى بروك وزير المالية . وسعادة شيفالييه دى توجنبرج وزير التجارة .
مجلس	
إثنان من المديرين بوزارة الخارجية	وزير هولنده فى فينا
أحد ضباط الحاشية الإمبراطورية	قنصل الأراضى المنخفضة العام فى مصر
السكرتير العام لهيئة المعرض الدولى	مدير اللويد فى تريست
أحد مديرى الخط الحديدى بين ليون والبحر المتوسط	مسيو دوفور فيروس من ليبزج
أحد مديرى الشركة العامة للمهمات البحرية	رئيس المؤسسة الصناعية بفينا
أحد مديرى شركة الملاحة فى البحر المتوسط	رئيس الغرفة التجارية فى البندقية
رئيس الغرفة التجارية فى ليون	رئيس الغرفة التجارية فى هامبورج
رئيس الغرفة التجارية فى مرسيليا	رئيس الغرفة التجارية فى برلين
رئيس الغرفة التجارية فى باريس	رئيس الغرفة التجارية فى أمستردام
قنصل فرنسا العام فى مصر	... ...
... ...	... ...
... ...	... ...
١٢ عضواً	١٢ عضواً

رقم (٤)

كة العالمية لقناة السويس

انجلتره	الشرق
الشرف	
فخامة دوق دى نورثمبر لاند	صاحب السمو محمد سعيد باشا
وينوب عنه :	وينوب عنه :
رئيس مجلس إدارة شركة الهند	أدهم باشا وزير الخارجية
الإدارة	
مدير شركة شبه الجزيرة والشرق	سعادة سليمان باشا القائد العام
قنصل انجلتره العام فى مصر	كونيج بك سكرتير خاص الوالى
أحد مديرى شركة الهند	أرتين بك
مدير الشركة العامة للملاحة	عبد الرحمن بك
أحد أصحاب شركة ملاحية من ليفربول	لامبير بك
عضو فى البرلمان الإنجليزى	قنصل تركيا العام فى باريس
... ...	... ...
... ...	... ...
... ...	... ...
... ...	... ...
... ...	... ...
... ...	... ...
١٢ عضواً	١٢ عضواً

لجنه مركزية

انفانتان
ارليه دوفور
أحد ضباط الحرس الامبراطوري
مدير الشركة العامة للمهمات البحرية

مديرون مفوضون

ريفولتلا فى تريست
ثان فى ليبزج
ثالث فى امستردام

المـــدير

مسيو فردينان

المهنـد

تالابو
مـدير سكة حديد ليون ــ البحـر المتوسط

دى نجريللى
مدير سكة حديد لمبارديا ــ البندقية .

مديرون مفوضون | **لجنة مراسلات**
ثلاثة | خمسة

العام

دي لسبس

سون

روبرت ستيفنسون | لينان بك

ملحق رقم ٥

تقرير مرفوع من المهندس النمساوى (نجريللى) إلى الأرشيدوق (فرديناد مكسمليان) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ (١)

جمعية دراسات قناة السويس

صاحب السمو الامبرا طورى فرديناد مكسمليان جوزيف

رفيع المقام . ...

صاحب السمو الامبراطورى

أن المسألة العالمية الكبرى الخاصه بشق برزخ السويس والتى أثارت ـ خلال قرون طويلة ـ اهتمام ملوك كثير من الدول إبان عهودهم الزاهرة ، قد أثيرت مرة أخرى فى العقود الأخيرة من السنين .

لقد سبق أن تكونت فى باريس عام ١٨٤٦ هيئة باسم « جمعية دراسات قناة السويس » ، وكانت تتكون من ثلاث مجموعات: انجليزية وفرنسية والمانية ، وكان المهندس (روبرت ستفنسون) المشرف الفنى على المجموعة الإنجليزية ، بينما عهد إلى المهندس (بولان تالابو) مشرفا فنياً على المجموعة الفرنسية ، أما المجموعة الألمانية فقد عين عليها كاتب هذه الرسالة وكان لكل مجموعة عشرة أصوات، وقد اختصت النمسا ـ برعاية حكومة جلالة الامبراطور ـ بخمسة أصوات من أصوات المجموعة الألمانية ، نالت تريست ثلاثة منها : أحدها للبلدية والثانى للغرفة التجارية والثالث لشركة اللويد ، أما الصوت الرابع فكان من نصيب الغرفة التجارية فى البندقية والخامس للاتحاد النمساوى للتجارة فى فينا ، وكان لى شرف تمثيل هذه الأصوات الخمسة وقد لقى نشاط الجمعية كل رعاية من جانب سمو المستشار السابق البرنس (مترنيخ) وكذلك سعادة البارون (دى كوبيك) رئيس مجلس الريخ حالياً والرئيس السابق للبلاط . كما لقيت العطف والتشجيع من كل مكان

---

(١) الأوراق المكسيكية بدار المخطوطات النمسوية بفينا (الميكروفيلم) ومما يلاحظ أن نجريللى رفع هذا التقرير إلى الأرشيدوق مكسمليان قبل أن تبدو من (دى لسبس) نيه الاشتمال على جمعية الدراسات .

عندما بدأت فى تنفيذ المهمة الموكولة إلى ببحث الطريقة التى يمكن بواسطتها توصيل قناة السويس إلى البحر المتوسط ، وقد أرسلت لهذه الغرض بمجموعة من المهندسين النمساويين ، وقد قامت هذه المجموعة ـ خير قيام ـ بمهمتها الخاصة بدراسة المنطقة المطله على البحر المتوسط طبقاً لتعليماتى ويمكن أن تكون هذه الدراسة أساساً لمقترحاتى المستقبله،وفى نفس الوقت قام المهندسون الفرنسيون تحت إشراف (تالابو) بعملية قياس ومسح المنطقة الواقعة بين البحرين ، أما (ستفنسون) فقد قام من جانبه بجمع الخرائط التى يمكن الاستفادة منها فيما بعد فى دراسة البحر الأحمر .

وفى ربيع عام ١٨٤٨ كان الرؤساء الفنيون فى جمعية الدراسات على وشك الرحيل إلى مصر للاتفاق والاستقرار فيما بينهم على المشروعات التى سوف تنفذ، ولكن قبل رحيلهم بأيام قلائل نشبت ثورة فبراير فى باريس وتلتها حوادث عام ١٨٤٨ التى ارغمت الجمعية على وقف نشاطها .

ولكن ما أن عاد النظام والهدوء حتى أوفدت الجمعية إلى مصر(مسيو فرديناند دى لسبس) الذى يعرف والى مصر معرفة شخصية وثيقة ، ونجح (دى لسبس) فى الحصول على امتياز حفر القناة وهو الامتياز الذى تبذل الآن محاولات فى الآستانة للحصول على موافقة الباب العالى عليه برعاية سعادة ممثل النمسا البارون (فون بروك) .

ولقد كان للبارون (بود) من ليون شرف اطلاع سموكم فى الخريف الماضى على هذا الموضوع الذى سيكون بالغ الأثر بالنسبة لمستقبل وسط أوروبا ،ونظراً لاهتمام النمسا بهذه المسألة قدم مسيو (ارليه دوفور) السكرتير العام للمعرض الصناعى الدولى بباريس مذكرة مماثلة إلى سموكم .

واعتقد أنه من المناسب أن تطلع سموكم على تفاصيل المشروع والأعمال التى قام بها المهندسون النمساويون وهى قياس الأعماق على ساحل البحر المتوسط بالقرب من طينة ، وهى بحوث لها أهميتها كذلك بالنسبة للأسطول الإمبراطورى.

ويشرفنى أن أقدم لسموكم صورة من هذا العمل راجياً أن تشملوا برعايتكم الأغراض التى تسعى جمعية دراسات قناة السويس إلى تحقيقها وتسبغوا عليها حمايتكم .

فيرونا فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ — نجريللى

ملخص رقم ٦

خطاب

من أرليه إلى نجريللى بتاريخ ٢٠ يونيو ١٨٥٥

زميلى العزيز وصديقى المبجل

لقد تسلمت رسالتك المؤرخة فى ٢١ مايو وتلك المؤرخة ١٢ يونيو ولم يحدث أبداً أن التزمت جمعية الدراسات باتجاه معين لقناة السويس ولم يقم المهندسون المشهورون بدراسة المشروع إلا للتأكد من أنه فى الإمكان شق قناة تصلح للملاحة البحرية وتقدير نفقات هذا المشروع العظيم . وإذا كان مسيو (تالابو) قد اعتقد بوجوب نشر رأيه الشخصى عن اتجاه القناة فلم يدفعه إلى ذلك سوى النشرات التى صدرت من مصر مؤيدة اتجاه القناة إلى (بيلوز) وهو الحل الذى فرض على سعيد باشا والرأى العام قبل الأوان . ولا يمكن لأى مفكر متدبر أن يوافق على فرض أى اتجاه للقناة — أياً كان — مقدماً على الشركة العالمية التى سيعهد إليها بتنفيذ المشروع ، فهذا أمر مخالف للصواب سواء من أنصار اتجاه القناة إلى الاسكندرية أم من أنصار اتجاهها إلى بيلوز . ورأينا — كرأيك — كان ولا يزال ضم القوى وتوحيد جهود جميع الشخصيات العظيمة فى أوروبا ومصر بل والعالم أجمع لأننا لن نستبعد الروس ولا الأمريكيين ، وعندما يتم تنظيم عناصر الشركة العالمية التى ستقوم بالتنفيذ — حينئذ فقط — نستطيع الوصول إلى رأى قاطع بخصوص الاتجاه الذى سوف تسير فيه القناة وذلك بعرض المسألة على بساط البحث أمام أكثر الناس خبرة فى هذه المسائل .

ومن أجل هذه الغاية وبهدى هذه الآراء قمنا بتكوين جمعية الدراسات ، وبعد فترة من الخمول استمرت ستة أعوام بسبب الأحداث السياسية دب النشاط فيها عندما طلبنا من زميلنا العظيم البارون (دى بروك) (فى خطابين أرسلهما إليه انفانتان) فى ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٥٣ ، ١٦ فبراير ١٨٥٤) أن ينتهز فرصة وجوده بالآستانة ليزج بهذه المسألة السلمية العظيمة فى المجال السياسى .

وبعد نحو عام وجه (سعيد باشا) دعوة رقيقة إلى مسيو (دى اسبس) الذى عبر لنا عن رغبته وأمله فى أن يحصل من الوالى على امتياز القناة . وكان مسيو (دى لسبس) — الذى يرتبط بنا ارتباطاً وثيقاً منذ مدة طويلة — يعلم تمام العلم جهودنا الطويلة من أجل هذا المشروع العظيم وقد استشارنى بخصوص مايمكن أن تتمخض عنه هذه الرحلة ، وقد أغريته بالقيام بهذه المحاولة الرائعة وزودناه بجميع الوثائق التى نمتلكها عن المشروع ؛ وحضر ليستأذن منا فى ليون ومن (تالابو) فى مرسيليا ، وأخيراً فإننا فى الحقيقة لم نوقع معه أى اتفاق ، فقد كان لنا الحق فى أن نعتقد — وأنا على وجه الخصوص — أن مسيو (دى لسبس) لن يعتبر هذه المحاولة مسألة خاصة به وإنما مسأله مشتركة بينه وبيننا . وعلى هذا الأساس سارت مراسلاتنا معبرة عن ارتباطنا التام وآمالنا المشتركة . فإنه بمجرد أن حصل مسيو (ذى لسبس) على الفرمان من الباشا أبلغنى به وأرسل إلى نسخة من :

(أ) تقريره الذى رفعه إلى الوالى .

(ب) فرمان الامتياز .

(ج) مشروع قائمة بالأعضاء المؤسسين .

(ذ) تعلياته إلى المهندسين المصريين[1] .

كما طلب منى — فى نفس الوقت — أن أبذل جهدى من أجل المشروع سواء ى فرنسا أم فى انجلتره ، وكلفنى بشراء بعض الأشياء على الحساب العام ولو أن هذا لم يحدث .

ولقد كانت هذه المراسلات وماتلاها ودية للغاية حيث كانت كافية - بصرف النظر عن محادثاتنا معه قبل رحيله - لكى اعتقد أننى مكلف بالعمل والتصرف كما فعل مسيو (دى لسبس) نفسه .

وقد أخذت فى تهدئة مخاوف زملائنا فى المانيا الذين كانوا يخشون أن ينقلب مسيو (دى لسبس) على جمعية الدراسات ويهجرها .

---

(١) يقصد (لينان) و (موجيل) .

ولقد كنا نعلم أن البارون (دى بروك) يعتقد مثلنا أن مسألة السويس يجب أن تعالج وتحل فى مؤتمرات فيينا على اعتبار أن هذه المؤتمرات سوف تحقق السلام قريباً ، وفى انتظار مسيو (دى لسبس) منذ أواخر فبراير أخذنا — بالاشتراك مع (انفانتان) وبناء على اقتراح ملح من شخصية كبرى (يقصد الامبراطور نابليون الثالث) — فى إعداد مشروع لتنظيم الشركة العالمية ، وهو المشروع الذى أرسلته إليك فى حينه كدأبنا فى جميع الأعمال المتصلة بالسويس . كما أرسلنا مشروع التنظيم إلى مسيو (دى لسبس) ، وعندئذ توقفنا ، لأنه على الرغم من موافقة الامبراطور على التنظيم والحاحه علينا لكى نعجل بتشكيل الشركة حتى لاتكون مساعيه الدبلوماسية من أجل السويس على غير أساس فإن خطاباتنا إلى مسيو (دى لسبس) ظلت لاتحظى برد منذ عدة شهور ، وعلمنا من مصادر متعددة أنه يشكو منا لأننا لم ننتظره لاعداد الوسائل ووضع المشروعات التى طلبها الامبراطور ووافق عليها .

ومع ذلك فإننا لانريد أن نعتقد أن مسيو (دى لسبس) يريد الاساءة إلينا باعتقاده أننا نحاول القضاء على مركزه أو الاقلال من أهميته ، فلقد وضعناه — فى مشروع التنظيم — فى منصب رئيس مجلس إدارة ، ولذلك سننتظره وسنوقف نشاطنا ، وهذا هو السبب فى أنك لم تسمع شيئاً عنا منذ مدة . ولكن الأمر الذى رفضنا أن نعتقده لم يلبث أن صار — مع الأسف — حقيقة واقعة منذ عوده مسيو (دى لسبس) ، فإننى لم أعلم بوصوله إلى باريس إلا بعد مدة ، والصدفة وحدها هى التى جعلتنى التقى به عند البرنس (نابليون) بعد وصوله بثمانية أيام ، وعلمنا من كل المصادر أنه يتصرف ويتكلم بطريقة تسىء الينا ويحاول أن ينتزع منا الأصدقاء أصحاب النفوذ الذين جعلناه يتصل بهم من أجل المشروع .

هذا التصرف كان يستدعى التفسير ، وقد وجدت أن واجبى وكرامتى يحتمان على أن أكتب إلى (مسيو دى لسبس) الخطاب الذى أبعث اليكم بصورة منه راجيا أن ترسلوه إلى زميلنا البارون (دى بروك) مع الرد الذى وصل اليكم .

لقد ضل مسيو (دى لسبس) بطريقة مؤسفة للغاية ، لقد فقدنا الأمل فى أن يعترف بأنه خدع نفسه وأنه خضع لعواطف ونوازع لاتسمو إلى منزلة

المشروع العظيم . فإذا استمر فى غيه وأوهامه ، وإذا أصر على الاعتقاد بأن هذا المشروع العالمى قد أصبح فى جيبه على شكل فرمان ، فاننا — مع ذلك — سوف نتمسك بكل قوة بجمعية الدراسات القائمة كما قال البارون (دى بروك) لأن مشروع السويس ليس مشروعاً مصرياً أو تركياً فحسب كما يدعى (مسيو دلسبس) بل إنه مشروع أوروبى وعالمى قبل كل شىء ، ويجب أن تكون الشركة التى ستقوم بتنفيذه منبثقة عن إرادة الدول التى يهمها المشروع لا أن تكون تعبيراً عن رغبة (سعيد باشا) وتعطفه على هذا أو ذاك من أصدقائه .

أن الأنباء الأليمة التى انقلها اليك اليوم يجب أن تدعوك - أيها الزميل العزيز - إلى التفكير فى مدى ضرورة اجتماعنا فى باريس فى يوليو لكى نبحث فى تكوين الجمعية التى ستنفذ المشروع وليس من شأننا أن نحدد موعد هذا الاجتماع ولكن الأمر متروك للبارون (دى بروك) .

أرليه دوفور(١)

---

(١) أعمال سان سيمون وانفانتان جـ ١٢ ص ٢٣٧ — ٢٤٥

مصادر الدراسة

اولا — وثائق غير مطبوعة

(ا) الوثائق التركية بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة وتتمثل فى الرسائل المتبادلة بين والى مصر وحكومة الباب العالى : وكذلك بعض المحررات الرسمية بين (دى لسبس) والحكومة المصرية .

(ب) الوثائق الإنجليزية وهى صور من وثائق وزارة الخارجية الانجليزية F. O. محفوظة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، ومعظم الوثائق التى تختص بقناة السويس فى الفترة موضع البحث (١٨٥٤ — ١٨٥٥) تحت رقم 97/1156 وهى عبارة عن الرسائل المتبادلة بين كل من قنصل انجلتره فى مصر والسفير الانجليزى فى الاستانة ووزارة الخارجية الانجليزية بخصوص مشروع القنـاة .

(ج) الوثائق النمسوية والمكسيكية وهى من محفوظات دار الوثائق النمسوية بفينا Haus-Hof Hnd Staat Archiv تحت رقم Ad Registrateur, Fach 13 وقد أمكن الحصول عليها على شكل فيلم فوتوغرافى مصور Microfilm ، وقد طبعت هده الوثائق وترجمت من الألمانية . وهذه الوثائق تمثل :

١ — تقارير قنصل النمسا فى مصر وسفيريها فى الاستانة ولندن إلى حكومتهم بخصوص مشروع القناة .

٢ — مراسلات متبادلة بين أعضاء جمعية دراسات قناة السويس .

٣ — تقارير رفعها بعض أعضاء جمعية دراسات قناة السويس إلى مترنخ أو الأرشيدوق فردينان مكسمليان بخصوص المشروع .

وهده المجموعة من الوثائق النمسوية التى أمكن شراؤها أوفى من تلك التى جمعها (سامارکو) والموجودة فى دار الوثائق التاريخية بالقاهرة .

(د) الوثائق الأمريكية وتتمثل فى مراسلات قنصل الولايات المتحدة الأمريكية إلى حكومته فى الفترة موضع البحث ، وقد حصلنا عليها على هيئة فيلم يشمل رسائل قناصل الولايات المتحدة الأمريكية فى مصر فى المدة بين ٢٩ يناير ١٨٤٩ ، ٢٤ من أغسطس ١٨٦٠ .

وهذه المجموعة تحمل رقم :

Micro-Copy No. T. 45' Roll No. T. 2.

ثانياً — وثائق مطبوعة

(ا) الكتاب الأبيض فى تأميم شركة قناة السويس : أصدرته الحكومة المصرية (فى أغسطس عام ١٩٥٦) .

(b) Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez :

1.—Firman de Concession et cahier des charges Status (Paris 1856) ;

2.—Extraits des procès Verbaux des Seances de la Comission Internationale du Canal de Suez (Paris 1856),

(c) De Testa, le Baron·Recueil des Traités de la porte Ottomane avec les puissances Etrangères, 3 Vols. (Paris 1868).

(d) Hurewitz, J. C. . Diplomacy in the Near East, Vol. I A Documentary Record (1535-1914). (1956).

(e) Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin, 20 Vols.

وقد حوت هذه الموسوعة الكثير من المعلومات عن السان سيمونيين ، وتضمنت الأجزاء ٩ ، ١٠ ، ١١ ، ١٢ ، خصوصا كل مراحل نشاطهم من أجل مشروع توصيل البحرين حتى ظهور (دى لسبس) على مسرح المشروع .

(f) D'Allemagne, René Les Saint-Simoniens, (Paris 1930).

أهمية هذا الكتاب أن مؤلفه عين فى عام ١٨٨٧ بمكتبة الترسانة Arsenal بباريس حيث توجد أوراق السان سيمونيين وكلف (دالمنى) بتنظيم هذه الأوراق

وقد استفاد منها فنشر الكثير منها فى كتابه المذكور ، وهى تصور أفكارهم بوجه عام ونحو مصر والشرق على وجه الخصوص ، كما توضح جهودهم التى بذلوها من أجل المشروع خلال رحلتهم الأولى إلى مصر بين عامى ١٨٣٣ ، ١٨٣٦ .

ثالثاً : كتب المراجع

1.—Maunier : Bibliographie Economique, Juridique et Sociale de l'Egypte (1798 — 1918) (Le Caire 1918),

2,—Encyclopaedia of Social Sciences, Editor-in-in'Chief R. A. Seligman, Vol. XIII. (N. Y. 1934), (Saint-Simon and Saint Simonians, P. 509 and seq....)

رابعاً : المصادر الأفرنجية

١ — كتابات المعاصرين

— Conrad, F, W · Canal de Suez — Etat de la Question (La Haye 1858).

وأهمية هذا الكتاب فى أن مؤلفه (كونراد) كان عضوا فى اللجنة الدولية كما اسندت إليه رئاسة اللجنة الفرعية التى حضرت إلى مصر لبحث المشروع فى أواخر عام ١٨٥٥ — ورئاسة اللجنة الدولية ذاتها عند ما شرعت وضع تقريرها المفصل .

— Lesseps, Ferd. ·

(a) The Isthmus of Suez Question (London-Paris 1855)

(b) Percement de l'Isthme de Suez, Atlas des Cartes, plans, Sondages, profils et forges à l'appui du projet de la commission Internationale (3eme Serie des documents Paris 1856)

(c) Egypte et Turquie (Paris 1869).

(d) Lettres, journal et documents pour servir à l'Histoire du Canal de Suez, (Paris 1875), 5 Vols.

(e) Souvenirs de 40 ans dediés à mes Enfants (Paris 1887), 2 Vols.

(f) Orgines de Caual de Suez (Paris 1890).

— Description de L'Egypte, seconde edition, (Paris 1827) (Tome onzième, Etat Moderne).

— De Simencourt, A. . L'Isthme de Suez. Son percement (Examen au point de vue des interets commerciaux de la France et de l'Europe Occidentale, Paris 1859).

— Desplaces, Ernest Le Canal de Suez, Episode de l'Histoire du XIXe. Sicele (Paris 1868),

— Fontane, M. Marius Le Canal Maritime de Suez (Paris 1869).

— Kenny, Ch. Lamb The Gates of the East Ten Chapters on the Isthmus of Suez Canal (London 1857)

— Labat, L ·

(a) Route de d'Inde par l'Egypte et la Mer Rouge (Paris 1839)

(b) L'Egypte Ancienne et Moderne (Paris 1840).

— Linant de Bellefonds · Memoires sur les Principaux Travaux d'Utilité publique exacutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours, (Paris 1872).

— Mariette, Ed. Mariette Pacha, Lettres et Souvenirs persnnels (Paris 1904).

— Marmont (Maréchal) : Voyage de..., T. III, (Paris 1837).

— Merruau, Paul, M. L'Egypte Contemporaine (1840—1857) de Moh Ali à Said Pacha (Paris 1858).

— Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin Publiées par les membres du Conseil institué par Enfantin pour l'Execution des ses derniers volontés, Tomes 9 10, 11, 12 (Paris 1867)

— Philigret, le capitaine Observations Hydrauliques dans la Baie de Peluse, (Paris 1857).

— Ritt, Olivier Histoire de l'Isthme de Suez, (Paris 1869)

— Saint-Hilaire, Barthelemy Letttres sur L'Egypte (paris 1856).

— Silvestre, Henri · L'Isthme de Suez (1854-1869), (Paris 1869).

— Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingenieur (Paris 1847).

— Société d'Etudes......

Carte de la ......

— Vesey, Fitzgerald . The Suez Canal, the Eastern Question and Abyssinia, (Lond. 1867).

٢ - مؤلفات غير المعاصرين

— Anis, Moh, (Dr.) . England the Suez Route in the 18th Cent. (Cairo 1657).

— Batbedat, Th. De Lesseps intime ouvrage illustré d'après des originaux et des documents photographiques (Paris, S. D.).

— Beaty, Charles . De Lesseps of Suez, The man and his Time (N. Y. 1956).

— Berteaut, S. Ferdinand de Lesseps et son Oeuvre (Marseille 1874).

— Borde, paul · L'Isthme de Suez (Paris 1870)

— Bourdon, Claude Anciens Canaux Anciens Sites et porte de Suez (Le Caire 1925), (Memoires de Société de Geographie d'Egypte).

— Brehier, Lonis : L'Egypte de 1798 à 1900 (Paris, S. D.)

— Bridier, L. : Une Famille française — Les de Lesseps (Paris 1900).

— Cameron · Egypt in the 19th. Cent. (or Moh. Ali and his successors until the British occupation in 1882 — Lond 1898).

— Carré, Jean-Marie : Voyageurs et Ecrivains français en Egypte, 2 Vols. (Publications de l'Institut français d'Archeologie Orientale. Le Caire 1932).

— Chirol, Sir Valentine . The Egyptian Problem (Lond. 1920).

— Cocheris, Jules Situation Internationale de l'Egypte et du Soudan (Paris 1903).

— Coureau, Kobert : Ferdinand de Lesseps, de l'apotheose de Suez au Scandale de Panama (Paris 1932)

— Crabites, Pierre : The Spoliation of Suez, (Lond. 1940).

— D'Allemagne, Henri-René Les Saint-Simoniens (1827-1837) (Paris 1930).

— D'Autry : Le Percement de L'Isthme de Suez (Paris 1947)

— Douin, G. Histoire du Regne du Khedive Ismail (Rome 1938).

— Elgood, Lieut. Colonel P. G. : The Transit of Egypt (Lond 1928).

— Fitzgerald, perey . The Great Canal at Suez, its Political, engineering and financial history, with an account of the struggles of its projector Fred. de Lesseps (Lond. 1876) 2 Vols.

— Goldsmith, G, The Suez C nal (Lond. S, D,).

— Gravier, Gabriel : Ferdinand de Lesseps, (Rouen 1895).

— Halleberg, Ch. W. . The Suez Canal, its History and Diplomatic Importance (N. Y 1931).

— Hoskins, Harold Lancaster : British Trade Routes to India (N Y 1928).

— Husny, Hussain Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne (Montpellier 1923)

— Issa Amine : Le Canal Maritime de Suez, (Thèse, Lyon 1927)

— Kostolany, André : Suez, le Roman d'une Entreprise (Paris 1939).

— Mazuel, Jean : L'Oeuvre Geographique de Linant de Bellefonds, Etude de Geographie Historique (Le Caire 1937)

— Micard, E. . Le Canal de Suez et le Genie français (Paris 1922).

— Reymond, Paul . Le Port de Port-Said (Memoires de la Société d'Etudes Historiques et Geographique de l'Isthme de Suez, T. 1) (Le Caire 1950)

— Roberts Frank : Egypt and the Suez Canal (Washington 1943).

— Rossignol, L. M. : Le Canal de Suez, Etude Historique, Juridique et Politique (Paris 1898).

— Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, 2 Vols. (Paris 1901).

— Roux, F. Ch. : L'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Egypte au XVIIIe. Siecle. (Autour d'une Route) (Paris 1922).

— Sabry, Moh. (Dr.) : L'Empire Egyptien sous Ismail et l'ingerence Anglo-Française. (1863-1879) (Paris 1933).

— Sammarco, Ang. :

(a) Precis de l'Histoire de l'Egypte, T. IV, (Rome 1935).

(b) Histoire de l'Egypte Moderne, T. III, le Regne du Kh. Ismail (le Caire 1937)

— Seifed-Dean, I. N. : England's Opposition to the Suez Canal Project (Thesis-Liverpool 1934).

— Shukry, Moh. F. (Dr.) The Kh. Ismail and Slavery in the Sudan (1863-1879) (Cairo 1938).

— Siegried, André : Suez, Panama et les Routes Maritimes Mondiales (Paris 1940).

— Sorin, Elie : Histoire de la Jonction des Deux Mers (Paris 1870).

— Voisin : Le Canal de Suez (Paris 1902), T. I.

— Weiner, Lionel : L'Egypte et Ses Chemins de fer (Ouvrage publié à l'occasion de XIIe. Session du Congrès Internationale des chemins de fer, Bruxelles 1932), (le Caire 1933).

— Wilson, Sir A. T. : The Suez Canal (Lond. 1933).

خامساً : مقالات

(a) La Revue des Deux Mondes :

1. Letronne : L'Isthme de Suez, le Canal des deux Mers sous les Grecs, les Romains et les Arabes (Juillet 1841).

2. Chevalier, Michel : Projets de Percement de l'Isthme de Panama et l'Isthme de Suez. (Janvier 1844).

3. Baude, J. J. De : L'Isthme de Suez et du Canal à ouvrir de la Mediterranée à la Mer Rouge (15 Mars 1855).

4. Talabot, Paulın Le Canal des Deux Mers d'Alexandrie à Suez, Moyens d'Exécution (Mai 1855).

(b) Egyptian State Railways Magazine :

1. Cosson . The Eaıly History of the Egyptian Railway (Vol I, No. 11, Nov. 1932, p. 2-10).

2. Cosson : History of the Egyptian Overlanu Route (Vol. II, No. 2, Feb. 1933, p. 2-12).

3 Cosson : Further Notes on theEarly History of the Egyptıan Railway. (Vo'. II, No 6, June 1933, p 2-5).

4. Cosson : Historical Notes (Vol. III, No. 2, February 1934, p 3-8).

5. Cosson : Historical Notes (Vol. III, No 3, March 1934, p. 3-14).

(c) Geographic Magazine (Septempre 1956) :
Gaubert, Henri : Suez (Paris 1956).

(d) Bulletin de la Société Kh. de Geographie, le Caire, Serie IIe. No. No. 5 (1884) :

Vidal Linant Pacha de Bellefonds, Sa vie et Ses Oeuvres

سادسا — مراجع عربية

— أحمد عزت عبدالكريم دكتور: تاريخ التعليم فى عصر محمد على (القاهرة ١٩٣٨)

— أحمد شفيق : قناة السويس .

— الياس الأيوبى : تاريخ مصر فى عهد اسماعيل (القاهرة ١٩٢٣) جزءان

— أمين سامى : التعليم فى مصر (القاهرة ١٩١٧) .

— سامارکو (أنجلو) : الحقيقة فى مسألة قناة السويس . ترجمة ـ طه فوزى .

— شارل ديل : البندقية — جمهورية ارستقراطية ، ترجمة د. أحمد عزت عبد الكريم (القاهرة ١٩٤٧) .

— شونفيلد ، هيو ج : قناة السويس ، ترجمة أحمد خاكى (القاهرة ١٩٤٥) .

— عبدالعزيز الشناوى (دكتور): السخرة فى حفر قناة السويس (الاسكندرية ١٩٥٨).

— عبد الله رشوان (دكتور) : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها (القاهرة ١٩٥٠) .

— على شافعى : أعمال المنافع العامة فى عهد محمد على (القاهرة ١٩٥٠) .

— محمد صبرى (دكتور) : أسرار قضية التدويل (القاهرة — بدون تاريخ).

— محمد صبرى (دكتور) : فضيحة السويس (القاهرة ١٩٥٨) .

— محمد طلعت السيد عيسى : اتباع سان سيمون — مبادئهم الاجتماعية وتطبيقها فى مصر (رسالة دكتوراه سنة ١٩٥٧ كلية الآداب بجامعة القاهرة ـ اجتماع ، غير مطبوعة) .

— محمد طلعت السيد عيسى : سان سيمون (مجموعة نوابغ الفكر الغربى رقم ١٤ القاهرة ١٩٥٩) .

— محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ، منشأ فكرة وتطورها من وقت الامتياز الأول حتى نهاية الحرب العالمية الأولى (١٨٥٤ — ١٩١٤) رسالة ماجستير ، كلية الآداب بجامعة القاهرة ١٩٥٦ ، غير مطبوعة) .

ــ محمد فؤاد شكرى (دكتور) :

٢ ــ الحملة الفرنسية وظهور محمد على .

٢ ــ عبد الله جاك منو .

٣ ــ مصر والسودان فى القرن التاسع عشر .

ــ محمد مصطفى صفوت (دكتور) :

انجلترة وقناة السويس (١٨٥٤ -- ١٩٥١) (القاهرة من مطبوعات جمعية الدراسات التاريخية ١٩٥٢) .

ــ محمود جلال الدين الجمل ؛

بورسعيد ملتقى الشرق والغرب (القاهرة ١٩٥٤) .

ــ مصطفى الحفناوى (دكتور) :

قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج ١ (القاهره ١٩٥٢) .

دليـــل

رقم الايداع بدار الكتب ١٩٧١/١٧٥٥